This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

STANFORD UNIVERSITY
LIBRARIES

UNA VISITA

Á LAS OBRAS DEL

CANAL DE PANAMÁ

POR

D. ELISEO SANCHIZ Y BASADRE,

BRIGADIER DE LA ARMADA.

MADRID
IMPRENTA DE E. MAROTO Y HERMANO,
CALLE DE PELAYO, NÚM. 34.

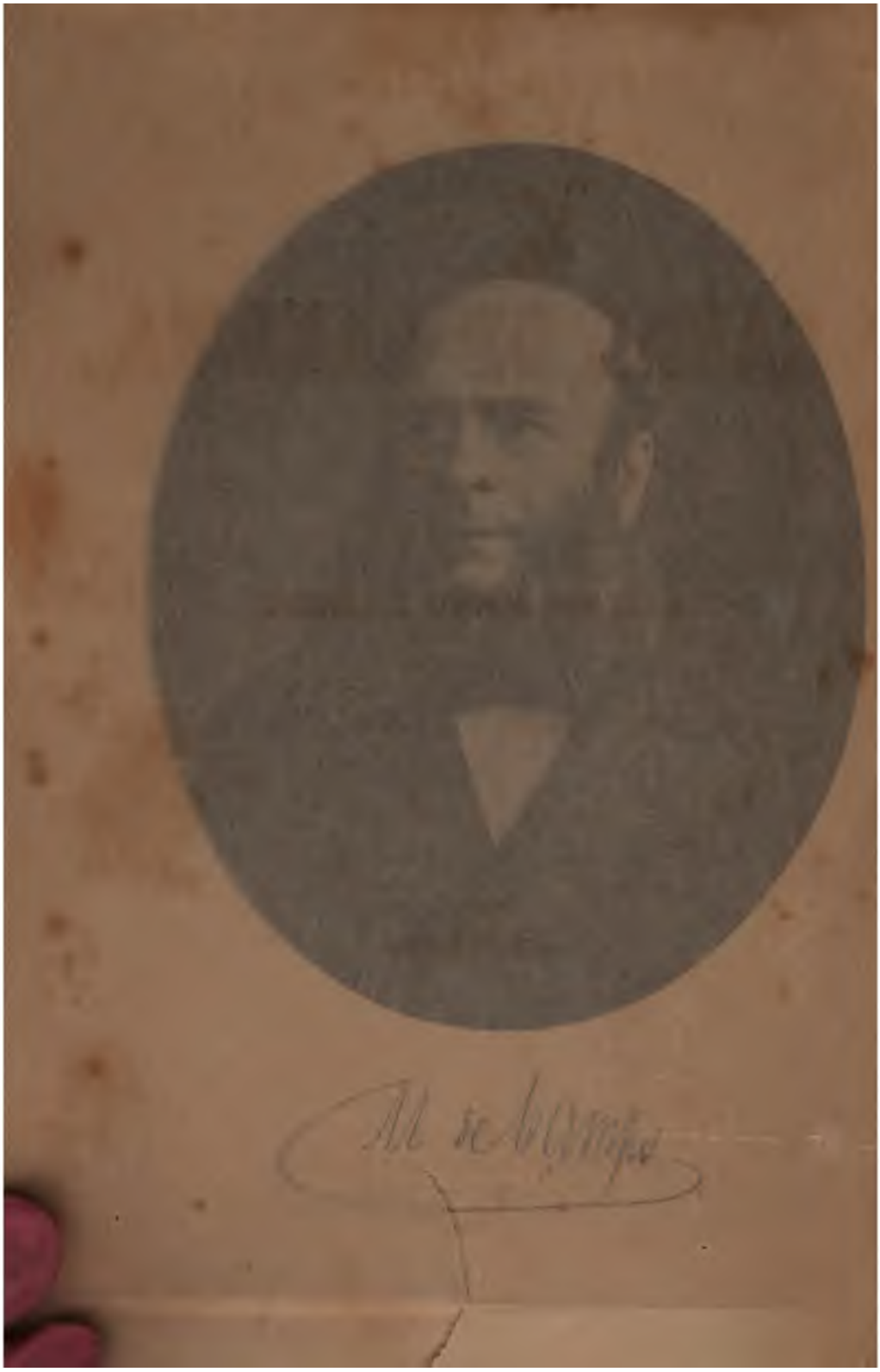
1886.

UNA VISITA

Á LAS OBRAS

DEL CANAL DE PANAMÁ.

M de la Campa



UNA VISITA

Á LAS OBRAS DEL

CANAL DE PANAMÁ

POR

D. ELISEO SANCHIZ Y BASADRE,

BRIGADIER DE LA ARMADA.

MADRID
IMPRENTA DE E. MAROTO Y HERMANO,
CALLE DE PELAYO, NÚM. 34

1886

F1569
C2S3

Excmo. Sr. Marqués de Campo.

Muy señor mio:

A Vd. debe nuestra Pátria que una Comision española haya ido á visitar los trabajos del canal de Panamá, obra gloriosa de nuestra época, que viene á resolver un problema planteado por los españoles hace ya más de tres siglos.

Al noble desprendimiento de Vd. se debe igualmente que esa Comision haya ido en un buque especial, espléndidamente puesto por Vd. á su disposicion, como no ha ido ninguna otra de Europa ni de América.

Yo, personalmente, debo á Vd. la inmerecida honra de haberme designado para presidirla; y en verdad que á cualquiera podia envanecer ese puesto, cuando la Comision se componia de ilustrados y distinguidos ingenieros, marinos, individuos de los Cuerpos científicos del Ejército, artistas, periodistas y de otras carreras especiales, que han sabido dejar en todas partes el nombre de España á la altura que le corresponde.

No es mucho, por lo tanto, que yo me permita ofrecer á Vd. las modestas páginas de mi diario «Una visita á las obras del canal de Panamá.»

Si en él hay frases encomiásticas para Vd., que puedan lastimar su delicada modestia, no están inspiradas, ciertamente, ni en el humo vano de la lisonja, ni en el de una baja adulacion que siempre envilece al que la usa y rebaja al que es objeto de ella; son, por el contrario, y me complazco en creer que todo el mundo lo reconocerá así, el merecido tributo de aplauso y admiracion al ilustre ciudadano que así sabe enaltecer el nombre de su pátria.

Sírvase Vd., por lo tanto, aceptarlas en lo poquísimo que valen, tal cual son y como han sido escritas, sin pretensiones, al correr de la pluma, y en su mayor parte en la mar, dando con ello una muestra de distincion y aprecio al que es siempre de Vd. afectísimo S. S.

Q. B. S. M.,

Eliseo Sanchiz y Basadre.

Madrid, 16 de Junio de 1886.

TABLA DE MATERIAS.

Primera parte.

Pensamiento del Marqués de Campo.—Oferta al Gobierno.—Nombramiento de la Comision.—Preparativos de viaje.

Segunda parte.

Salida de Madrid.—Trayecto del ferro-carril.—Vigo.—Santa Cruz de Tenerife.—San Juan de Puerto-Rico.—Habana.—Llegada á Colon.

Tercera parte.

Apuntes históricos referentes al descubrimiento y conquistas de los españoles en el Istmo americano.—Exploraciones de un estrecho á través de la América.—Estudios y proyectos de canales hasta el actual de Panamá.

Cuarta parte.

Adopcion del trazado de Colon á Panamá.—Constitucion de la Compañía Universal del canal inter-oceánico.—Primeros trabajos.—Naturaleza de estos y dificultades que habia que vencer.—Acopios de material.

Quinta parte.

Colon.—Trayecto del ferro-carril.—Panamá.—Hospitales.—Visita á las obras.

Sexta parte.

Estado actual de los trabajos.—Lo que queda por hacer.—Fecha probable de su terminacion.

Sétima parte.

Estado financiero de la Compañía.—Recursos que se necesitan para terminar las obras.—Productos seguros del canal con el comercio existente y el que debe desarrollarse.

Octava parte.

Ferro-carril de Colon á Panamá.—Clima del Istmo y su relativa salubridad.

Novena parte.

Consideraciones generales acerca del desarrollo mercantil que está llamado á producir la apertura del Istmo.—Influencia que debe ejercer respecto á nuestra preponderancia en la América española.

Décima parte.

De Colon á la Habana.—Ocho dias en la capital de la Isla de Cuba.—De la Habana á Vigo.—Regreso á Madrid.—Conclusion.

UNA VISITA

Á LAS OBRAS

DEL CANAL DE PANAMÁ

Primera parte

Pensamiento del Marqués de Campo.—Oferta al Gobierno.—Nombramiento de la Comision.—Preparativos de viaje.

En los primeros dias de Febrero del corriente año, la prensa periódica de Madrid se hizo eco de la noticia de que Mr. de Lesseps se preparaba á visitar las obras, en ejecucion, del Canal de Panamá, añadiéndose que habia invitado á que lo acompañasen á delegaciones del Comercio de varios países, y principalmente de Francia, con el notorio propósito de poner de manifiesto lo adelantado del proyecto, de que se venia hablando en diferentes sentidos, levantar el crédito de la Empresa y afirmar las seguridades de que las obras quedarian terminadas y que el Canal se abriria á la navegacion universal en 1888, fecha fijada en todos los cálculos y siempre solemnemente sostenida por Mr. de Lesseps.

España habia sido olvidada en las invitaciones.

Se prescindia por completo de la nacion que habia descubierto y civilizado la América; de la que hizo tremolar su gloriosa bandera, primero que otra alguna, en ese mismo Istmo, situado providencialmente en una de las regiones más privilegiadas del globo, para que, el hombre, en el progreso de sus empresas y especulaciones, andando el tiempo, llegase á cortarlo, uniendo los dos mares; de España, que habia sido tambien la primera en idear y estudiar la obra de un Canal á través de la América; de la nacion, en suma, que ha asombrado al mundo con las proezas de sus héroes en un Continente en donde se habla su hermoso idioma, por un lado, desde el cabo de Hornos á California, y por otro, desde ese mismo cabo hasta el Brasil y desde el Brasil á los Estados-Unidos.

Todos lo leimos con pena, viendo lastimadas, heridas, las gloriosas tradiciones de la historia pátria, escrita con caractéres indelebles en esa América, española todavía, porque está poblada por nuestros hermanos, y en donde por todas partes se encuentran las huellas inmortales de nuestro paso. Todos nos dolimos de vernos relegados al olvido, cuando palpita en nosotros, más viva que nunca, la fé en nuestros futuros destinos, dentro del concierto de las grandes naciones.

Pero en España nadie sintió con más viveza que el Marqués de Campo, el desaire á nuestra pátria. Apenas se impuso de los rumores de la prensa cuando, doliéndose de ese olvido y obedeciendo al irresistible impulso de un levantado patriotismo, demostrado en tantas ocasiones, ofreció inmediatamente al Gobierno uno de sus buques para que una Comision española, cuyos gastos costearia en totalidad, pasase al Istmo á visitar las obras del Canal, no sólo por el gran interés que para su país envolvia ciertamente la apertura de la gran vía inter-oceánica, sino como protesta viva del inmerecido olvido con que se nos trataba. (Apéndice número 1.)

Ese noble rasgo de patriotismo, de grandeza y de noble desprendimiento del opulento Marqués, del ilustre naviero que, en otras ocasiones, habia aportado un millon de duros para contribuir á la compra de Gibraltar (Apéndice número 2); que habia

ofrecido á Cuba economizarle en su empobrecido Tesoro tres millones seiscientas mil pesetas anuales (Apéndice número 3): del que nos había sorprendido, en años anteriores, con la maravillosa creacion de una hermosa flota de veintiseis vapores, en brevísimo período, causando la pátria admiracion del que llenó de asombro á las naciones marítimas del globo, en la última exposicion de Amsterdam, con la extensa red de sus líneas de vapores al extremo Oriente, á las Antillas y Seno mejicano, á los puertos de Colombia, y al Brasil y América del Sur, único caso conocido en el mundo de que un hombre solo, sin el concurso de otros capitales más que los propios y los de su poderosa inteligencia, abordase empresas tan gigantes.

Ese levantado pensamiento de volver por el buen nombre de su pátria, tuvo el eco que era de esperar en la opinion pública, y de todas partes, incluso del extranjero, recibió el Marqués calurosos plácemes y aplausos.

No sorprendia, ciertamente, que el que había sido el primero en llevar sus naves al Pacífico y en plantear una línea española de vapores por el largo y costoso trayecto del Estrecho de Magallanes, con escalas en los puertos de Chile, Bolivia y el Perú, logrando, despues de un rompimiento con nuestros hermanos de América, que nunca deploraremos bastante, estrechar las relaciones comerciales, obtener franquicias y privilegios (Apéndice número 4), y anticipándose á la accion de nuestra diplomacia, restablecer las corrientes de marcada simpatía entre aquellas jóvenes naciones y la que fué y será siempre su madre pátria, quisiese tambien ahora anticiparse y ser otra vez el primero en dar la voz de *prepararse* al Comercio de su país, para el gran acontecimiento de la época, que debe abrir anchos y nuevos horizontes á la especulacion y al tráfico; y el primero, por último, en trazarle los nuevos derroteros de su futura grandeza.

Tratábase en realidad de una empresa internacional que no pertenece á nacion determinada y sí á todas en general. Inglaterra, los Estados-Unidos y otros países habian enviado, en distintas ocasiones, sin prévia invitacion, comisiones y delegados, á estudiar el trazado y las obras. Podíamos nosotros, los espa-

VOCALES: D. Francisco G. Betegon, Abogado y escritor.
D. Juan de Madariaga, Capitan de Infantería de Marina y escritor.
D. José Rivero, Diplomático.
Dr. Machado, Naturalista.

A última hora, por causas independientes de su voluntad, se quedaron en Madrid los Sres. Machado, Rivero, Madariaga y Betegon, privándonos de su valioso concurso en la mision que el Marqués de Campo nos habia confiado.

Entre tanto, el *Magallanes* se preparaba en Amberes y entraba en dique seco para limpiar y pintar sus fondos, que se reconocieron y encontraron en excelente estado. Debia salir de allí el 1.° de Marzo para Santander y la Coruña, y nosotros convinimos en embarcarnos el 9 en Vigo.

Todos los preparativos estaban hechos, nada faltaba, y por lo tanto, se fijó nuestra salida de Madrid para el dia 7 á las ocho y 55 minutos de la mañana, por la línea de Cáceres y Portugal.

Segunda parte

Salida de Madrid.—Trayecto del ferro-carril.—Vigo, Santa Cruz de Tenerife, San Juan de Puerto-Rico, Habana.—Llegada á Colon.

Todos acudimos puntuales á la cita, y á las ocho y media de la mañana estábamos en la estacion de las Delicias.

La Compañía de los ferro-carriles de Cáceres y Portugal nos tenia preparado un cómodo coche-salon, y en él fueron instalándose personas y equipajes de mano. Se hicieron las últimas despedidas en el andén; la campana dió la señal; el silbido estridente de la locomotora puso el tren en movimiento y, con el corazon oprimido por la pena de dejar á séres queridos, en las contingencias de un largo viaje por países mal sanos, no exento, por lo tanto, de peligros, dimos un sentido adios á Madrid, que desaparecia rápidamente en la lejanía del horizonte, ansiando ya volver en los mismos momentos de dejarlo.

Nada de notable ofrece el trayecto hasta la frontera de Portugal, y pasando con la rapidez de la locomotora por pueblos de poca importancia, entre los que figuran como más principales Leganés, Illescas, Bargas y Torrijos, llegamos despues de medio dia á Talavera de la Reina, en donde nos esperaba el deseado almuerzo, que casi fué improvisado, porque en la fonda no esperaban un número tan crecido de viajeros.

Por asalto tomamos la mesa que estaba preparada para los viajeros del tren que venia de Portugal, no sin protesta del dueño del establecimiento, que en vano intentó convencernos de

que no estaba dispuesta para nosotros. Los apuros del buen hombre, con este motivo, sus palabras, gestos y actitudes, fueron objeto de broma y de graciosos comentarios. El buen apetito y la animacion hicieron agradable este primer descanso.

Despues de la una de la tarde seguimos nuestro camino. A las cuatro ménos cuarto pasamos por Plasencia, poblacion de importancia, de risueñas y pintorescas cercanías, de monumentos notables. Allí, segun la tradicion, habitó la familia de Colon antes de expatriarse á Génova, de donde vino despues el ilustre navegante que engrandeció su nombre, descubriendo para España un nuevo mundo, no sin que inmerecidas desdichas y azarosos contratiempos amargasen las glorias de su vida.

A pocas leguas de Plasencia, fuera del trayecto del ferrocarril, se encuentra el monasterio de Yuste, último y modesto retiro del gran Cárlos V, despues de haber llenado el mundo con su nombre.

Cerca de las seis y media de la tarde llegamos á Arroyo de Malpartida, en donde comimos, si no muy bien, con un soberbio apetito.

Muy dadas las siete seguimos nuestro viaje, y despues de las nueve de la noche llegamos á Valencia de Alcántara, última estacion española. A las diez y media de la noche entraba el tren en Marvao, primera estacion de Portugal. Aquí se procedió al registro de equipajes, y en honor de la verdad, debemos decir, que los aduaneros portugueses cumplieron meramente con la fórmula de su cometido y en nada nos molestaron.

Ya en pleno viaje por la línea portuguesa, cada uno se acomodó y durmió como pudo hasta las tres de la mañana, que nos detuvimos y bajamos para tomar té en la estacion del Entroncamento.

La noche, aunque lluviosa, era de una temperatura agradable. El aspecto del paisaje, despues de haber amanecido, frondoso y pintoresco. La mayor parte de los pueblos portugueses de Oliveira, Aveiro, Estarreja, Ovar, Esmoriz, Espinho, Granja y Villadares, los últimos lindas estaciones de baños sobre el mar, ofrecen al paso bonitos y variados puntos de vista.

Desde Villanova de Gaia, sobre el Duero, para atravesar este rio y llegar á la estacion de Oporto, que está situada al NE. de la ciudad, la vía se eleva por una série de obras de arte. Un viaducto de mampostería de 23 metros de altura; un túnel de 420 de largo que atraviesa un macizo de granito, y por último el notable puente metálico de 353 metros de largo, con 61 de altura, sobre el rio, que al atravesarlo produce profunda sensacion de asombro y ofrece á la vista del viajero uno de los panoramas más sorprendentes. En la construccion de este puente entraron 1.450,000 kilógramos de hierro. El arco que sostiene el tramo central tiene 160 metros de abertura.

Todavía bajo la impresion de este espectáculo grandioso, á los pocos momentos, diez de la mañana, hora exacta del itinerario, nos apeábamos en la espaciosa estacion de Oporto.

Allí podíamos disponer de hora y cuarto para almorzar; habia tiempo de sobra para prepararlo todo, y por fin lo hicimos á entera satisfaccion y descansadamente, contribuyendo á alegrar nuestra mesa el buen humor de todos y el agradable vino portugués de Collares. Mucho contribuyó tambien á que saliéramos tan satisfechos de la estacion de Oporto el conocer algunos de nosotros, de anteriores viajes, al dueño de la fonda, que estaba ántes al frente de la de París.

Desde aquí saludamos por telégrafo al Marqués de Campo, ilustre iniciador de la expedicion, á nuestro Ministro en Portugal y á nuestras familias.

El Sr. Mendez Vigo, distinguido diplomático y representante de España en Lisboa, contestó á Vigo á nuestro saludo.

A las once y cuarto nos pusimos en marcha para el Miño. La compañía de los ferro-carriles portugueses tuvo la atencion de poner nuestro coche-salon á la cola del tren, y como aquel tenia ventanas por detrás y por todas partes, se fué desarrollando á nuestra vista el variado y pintoresco panorama que ofrecen sin cesar las bellezas campestres de las provincias portuguesas de Douro é Minho. Nuestra admiracion no cesó un solo momento, haciéndosenos rapidísimas é inolvidables las horas de este viaje. Lo bonito de los pueblos portugueses que atravesábamos rá-

pidamente, lo risueño de sus campiñas, la multitud de alegres caseríos y aisladas quintas, con sus jardines y bosquecillos, todo producia en el ánimo agradable y duradera sensacion.

Cerca de las dos de la tarde pasamos el magnífico puente de hierro, de 563 metros de largo y de dos viaductos, carretera superior y vía férrea inferior, que atraviesa la ria de la bonita poblacion y puerto de mar de Vianna do Castello; y despues de cruzar rápidamente por Caminha, en la desembocadura del Miño, y las poblaciones de Lanhellas, Carreira y Torre, llegamos con toda puntualidad á la nueva y bonita estacion de Valença do Minho, última de Portugal por esta parte.

Mientras bajaban los equipajes y los colocaban en los coches, nos dirigimos á pié por la preciosa carretera que une la estacion con el Miño, distante algo más de un kilómetro. La temperatura era deliciosa, la belleza del paisaje no dejaba nada que desear, salíamos encantados de Portugal.

En el embarcadero del Miño estaba esperándonos la tosca barca que, atravesando la rápida corriente del rio, debia conducirnos á Tuy, que se ofrecia á nuestra vista, en la orilla opuesta, pintorescamente encaramada en lo alto de una colina, destacándose en primer término las altas torres de su catedral.

Mientras vinieron los equipajes, se descargaron y embarcaron por una nube de mujeres y muchachos que nos asediaban pidiéndonos propinas y que con nada quedaban satisfechos, contemplábamos desde el muelle la grandiosidad del puente de hierro internacional sobre el Miño, construido por la casa de Eiffel de París, que rivaliza con los de Oporto y Viana del mismo fabricante, y no podíamos darnos cuenta de cómo terminada esta importante y deseada obra, desde hace más de un año, no estuviese todavía entregada á la explotacion. Los intereses de las provincias limítrofes resultan con ello lesionados, y el retraso y molestias para los viajeros son notorias. Parece que hay empeño en que, cuando vienen de Portugal, no enlacen con el tren que sale de Tuy por la tarde, como nos sucedió á nosotros que á pesar de haber llegado puntualmente á Valença, apenas nos habíamos embarcado para pasar el rio, oimos el silbido de la

locomotora en la estacion de Tuy, y por los barqueros que nos conducian supimos con asombro, cuando precisamente consultábamos nuestras guias, que ya no teníamos tren hasta las dos de la madrugada. Es decir, que en lugar de llegar á Vigo á las siete de la tarde, que era lo que teníamos calculado, no lo verificaríamos hasta las cuatro y media ó las cinco de la mañana del siguiente dia (1).

Tal peripecia inesperada desconcertaba todos nuestros planes y nos ofrecia en perspectiva, no una noche más pasada en un cómodo coche-salon, sino todos los molestos incidentes de permanecer en Tuy hasta media noche, bajar á esa hora en carruajes hasta la estacion de Guillarey y esperar allí la llegada del tren de Orense para tomarlo á las dos de la mañana.

Conformándonos á la fuerza con este molestísimo contratiempo, abordamos la orilla española del Miño, encontrándonos con una carencia absoluta de muelle para desembarcar, igual nube de mujeres y chiquillos que en la orilla portuguesa, arrebatando y disputándose nuestros equipajes; y por un camino infernal, que no merece el nombre de carretera, y forma vergonzoso contraste con el de Valença, en pintoresca procesion nos encaramamos, unos á la estacion y otros á lo alto de la ciudad por penosísima subida.

No nos costó poco trabajo conseguir que los equipajes pudiesen ser trasladados en carros desde la estacion de Tuy, en donde exigian que permaneciesen para el tren de la tarde siguiente, hasta la de Guillarey, ahorrándonos muchísimas molestias la atencion que nos dispensó el administrador de la Aduana.

Zanjado este punto importante, nos instalamos en la mejor posada de la poblacion, donde nos dieron muy bien de comer, é invitados despues por los sócios de los Casinos, la gente jóven de la Comision se fué á disfrutar hasta media noche de los bailes de Carnaval, sin preocuparse por el cansancio del largo viaje que acabábamos de hacer, ni por el del que debíamos emprender á las pocas horas.

(1) El puente internacional se abrió despues al servicio público.

Entre tanto, el tiempo se habia cerrado en agua. Lloviendo bajamos á Guillarey; lloviendo tomamos el tren de Orense, y diluviando llegamos á Vigo, á la hora por cierto más intempestiva para el representante del Marqués de Campo, D. Antonio Lopez de Neira, que con esquisita amabilidad nos estaba esperando.

Desde la estacion nos condujeron los carruajes á la fonda del Universo, donde desde luego nos instalamos, entregándonos con gusto al descanso.

Entre nueve y diez de la mañana ya estábamos todos levantados, y los que de nosotros visitaban por primera vez á Vigo, ya andaban haciendo sus excursiones por la poblacion, á pesar de que continuaba la copiosa lluvia de la noche anterior, si bien con algunos intervalos de descanso.

El *Magallanes,* venciendo la cerrazon que ocultaba completamente la costa y aprovechando la oportunidad de una clara, despues de una noche de cuidados en su travesía de la Coruña, entró en Vigo á las diez de la mañana.

El tiempo continuó lluvioso todo el dia y no fué posible hacernos á la mar por no poderse practicar ninguna operacion á bordo.

Pasamos á saludar á las autoridades de la plaza, y durante la tarde pudimos contemplar desde la fonda, situada en la calle del Príncipe, la mejor de Vigo, el bullicio y animacion de las máscaras, á las que no retraia ni la lluvia ni el fango de que estaba cubierto el piso.

El dia 10 el tiempo se presentó de mejor aspecto, y hechos todos los preparativos de marcha, nos trasladamos á bordo.

El distinguido brigadier Llorente (1), Gobernador militar de la plaza, nos dispensó la atencion de venir á despedirnos; y despues de haber sido saludados á nuestra llegada y tambien despedidos por la prensa de la localidad, figurando á su cabeza el ilustrado director del *Faro de Vigo*, nuestro particular amigo D. Eladio Lema, con frases de afecto y atencion, agradecidas por

(1) Despues hemos sabido con gusto que ha recibido su merecido ascenso á Mariscal de Campo.

nosotros, y con plácemes para el Marqués de Campo, atravesamos lentamente con el *Magallanes* el hermoso puerto de Vigo, sin rival en el mundo, saludamos á su pintoresca y adelantada poblacion, llamada por su excepcional situacion á un grande é inmediato porvenir, y á las seis de la tarde, al salir entre las Cies y la costa, por la boca del Sur, nos despedimos con pena de las orillas de la pátria, que en más de dos meses no debíamos volver á ver. El tiempo se presentaba todavía achubascado; la mar inquieta, movida por recientes temporales; el viento, casi calma. La farola de las islas Cies y la de cabo Silleyro, cerca de Bayona, se perdian rápidamente de vista por la popa y aleta de babor. El mareo empezaba ya á hacer sus estragos en los que no estaban familiarizados ó que pisaban por primera vez el instable imperio de Neptuno, y el *Magallanes*, haciendo rumbo á las islas Canarias y meciéndose gallardo entre las olas, parecia hallarse en su elemento.

Es el *Magallanes* un modelo de construccion por su solidez y estudiadas proporciones.

Adquirido en los astilleros del Clyde por la acreditada Compañía Cunard, que siempre se ha distinguido por su magnífico material, pasó á ser propiedad del Marqués de Campo en 1880, y con él inauguró su línea de Vapores-correos á Filipinas, empleando en esta larga travesía de Barcelona á Manila, en su primer viaje, veintinueve dias, uno de los más rápidos que se conocen.

El casco del *Magallanes* es de hierro, dividido para su seguridad en seis compartimientos estancos. Sus dimensiones son: eslora 314 piés, manga 39, puntal 295, y mide 2.768 toneladas de arqueo.

Las máquinas son sistema Compound, alta y baja presion, con fuerza nominal de 420 caballos, que llegan á 2.000 indicados. Tiene dos calderas tubulares, con seis hornos cada una. El andar normal de este buque es el de once millas por hora, que á veces llega á más de doce y media cuando le ayudan las velas.

Componen su dotacion el Capitan Perez, los tres Oficiales señores Soto, Diaz y Zalvidea, el primer maquinista Sr. Vinent

y tres más, Médico, Capellan, dos contramaestres, carpintero, encargado del restaurant, mayordomo, 18 marineros, 22 fogoneros, paleros y engrasadores y el número necesario de cocineros, repostero, panadero y camareros. Un total de 70 hombres. El servicio del buque no deja nada que desear y el de la mesa es excelente.

El Marqués de Campo llevó su esplendidez y galantería con la Comision, hasta el extremo de que para el más esmerado cuidado, viniese con nosotros, de su órden, el Sr. Jordana, encargado del servicio de fondas de sus buques.

El dia 11 ya no se veian las costas de la Península.

Por único espectáculo sólo teníamos el cielo y el mar.

¡Arriba, lo infinito; abajo, la inmensidad del Océano!

En medio de esta soledad, que entristecian más nuestros recuerdos, sólo se habian visto dos vapores navegando en direccion del Norte. El tiempo concluyó otra vez por cerrarse en aguas. A medio dia, llevábamos andadas 186 millas.

Por la tarde aclaró, y despues de haber luchado los vientos flojos del 3.° y 4.° cuadrantes, se fijó fresco por el NO. con mar gruesa, que si bien ocasionaba grandes balances en que todo rodaba, nos permitia en cambio aprovechar las velas, imprimiendo al buque gran velocidad.

Desde medio dia del 11 al del 12 anduvimos 275 millas.

Del 12 al 13 gran singladura, ayudada por el viento frescachon del NO. Anduvimos 301 millas, á razon de 12 y media largas por hora. Nos acercábamos rápidamente á las Canarias.

A las doce de la noche del 13 nos encontrábamos ya en las inmediaciones del magnífico faro de la punta del Roque Bermejo, que en buenas circunstancias puede avistarse á 35 millas, y poco despues entrábamos en las aguas de Santa Cruz, en donde nos aguantamos sobre la máquina hasta el amanecer del 14.

Poco despues de las seis de la mañana dejábamos caer el ancla cerca de la linda poblacion de Santa Cruz de Tenerife, capital de las trece islas que forman el grupo de las Canarias, conocidas por los antiguos con el nombre de Afortunadas, sin duda por su belleza y la bondad de su clima casi tropical.

Son estas islas de formacion volcánica, de terreno montañoso, muy quebrado, pero en extremo fertil. Entre sus montañas, que parecen una prolongacion de las del Atlas, descuella el magestuoso pico de Teide, que es uno de los volcanes más célebres del mundo.

En el vértice de esta inmensa pirámide de basalto, que se eleva 3.800 metros sobre el nivel del mar, hay un cráter de 36 metros de profundidad, por donde, segun el Baron de Humboldt, no ha respirado el volcan hace miles de años, pero del que ascienden contínuos vapores, encontrándose en sus bordes azufre cristalizado.

Desde esa cima, siempre nevada, cuando la atmósfera está clara, se alcanza un pintoresco panorama: al pié la hermosa isla de Tenerife con sus pueblos y fértiles valles; alrededor el grupo de las demás islas con sus lucientes picos tornasolados por las cambiantes luces del dia, y allá, en el horizonte, en lontananza, la isla de Madera por un lado, y por otro, los cabos Jubi y Nun de la costa africana, á unas sesenta millas de distancia.

El pico de Teide, que nosotros no logramos ver por hallarse oculto entre las nubes, forma una masa piramidal de más de dos millas geográficas de altura, cuya base ocupa unos 55 kilómetros cuadrados de superficie.

En medio de las quebradas que forman el relieve de estas islas, se encuentran valles amenos, feraces y pintorescos; entre ellos el de la Orotava pasa por uno de los más hermosos del mundo.

El poco tiempo de que podíamos disponer no nos permitió visitarlo, á pesar de estar á corta distancia de Santa Cruz, en la misma isla de Tenerife, así como la ciudad de la Laguna, antigua capital.

Los Guanches, primitivos moradores de estas islas, se cree que eran originarios de Africa, no sólo por la semejanza etimológica de algunas palabras de su idioma con el de los egipcios y de algunas tribus del Africa occidental, sino por la de encontrarse en Tenerife, ó sea la Nivaria de los indígenas, las momias ó cadáveres perfectamente conservados en cuevas ó panteones, al

cabo de cuatrocientos años, lo cual indica que poseian el secreto de conservar los restos de sus parientes embalsamándolos de un modo especial y muy semejante ó quizás idéntico al que conocian los egipcios.

La conquista de estas islas la intentó primero, en 1334, Luis de la Cerda, Conde de Clermont, de nacion española. Emprendióla despues con éxito, en 1402, Juan de Bethencourt y su teniente Gadifer de la Salle que se posesionaron de Lanzarote, rindiendo homenaje de su conquista á Enrique III de Castilla.

Fueron despues conquistándose palmo á palmo las demás islas del archipiélago, que defendian bravamente los naturales, hasta que al fin logró enseñorearse de todas ellas el adelantado Alonso Fernandez de Lugo, no sin haber sufrido antes una espantosa derrota en el sitio que aún conserva hoy el nombre de la Matanza.

Poco despues de la conquista se extinguió por completo aquella altiva y noble raza de los Guanches, que prefirió ántes que vivir con los conquistadores, huir ó morir de hambre sepultada en sus cuevas.

Las islas Canarias ocupan una situacion en extremo ventajosa para el comercio, siendo la escala natural para todos los buques que van y vienen de Africa, así como para la explotacion en grande escala de las inmediatas y ricas pesquerías á que se dedica una gran parte de sus habitantes. Lástima que este hermoso archipiélago esté tan abandonado por nosotros, manteniendo con él dos solas comunicaciones quincenales.

Despues de visitar á las autoridades, de las que oimos merecidas frases de encomio para el Marqués de Campo, por la alteza de sus miras patrióticas, y de recorrer la linda poblacion, que nos ofreció grato solaz, como corto descanso en nuestro viaje, á las seis de la tarde nos hacíamos otra vez á la mar, diciendo adios á las Afortunadas islas y deseándoles un próspero porvenir.

Nada ocurrió de notable en nuestra navegacion desde Canarias á Puerto-Rico. Mar gruesa constante del NO., que indicaba fuertes temporales en una zona más al Norte, vientos general-

mente flojos y contrarios á nuestra derrota; nada, por último, de las brisas que hacen tan fácil y agradable la navegacion por ese golfo, llamado de las Damas.

Con circunstancias tan poco favorables no es de extrañar que nuestra travesía se alargase más de lo que nos prometíamos.

El 19, en medio del golfo, festejamos los dias del ilustre anfitrion, cuyo retrato nos presidia en la mesa y al que debíamos tan espléndida hospitalidad á bordo del *Magallanes*. Un sentido y afectuoso brindis nos unió á todos en el deseo de su ventura y prosperidad.

El 21 por la mañana, vino á distraernos de la monotonía de la vida del mar, el cruce á nuestras inmediaciones de un brik-barca inglés, con rumbo á Europa, que comunicó con nosotros por medio del telégrafo universal, dándonos su nombre, *Lactura de Glasgow*, rogándonos avisásemos en Puerto-Rico que no tenia novedad, y por último, saludándonos con su bandera.

En las primeras horas de la madrugada del dia 23, un triste acontecimiento produjo en todos nosotros penosa impresion. Uno de los camareros que venia sirviéndonos á la mesa desde Vigo, y que se nos habia hecho simpático por su aspecto, maneras respetuosas y por el aire de sufrimiento moral que revelaba su fisonomía, se sintió ligeramente indispuesto algunas horas ántes y agravándose á poco más de media noche, con un ataque al corazon, falleció á la una y media de la mañana.

Su cadáver fué sepultado en el mar, al anochecer, acompañado de las preces del Sacerdote, Capellan del buque.

¡Espectáculo imponente, de impresion profunda y duradera para el que lo presencia por primera vez en medio de la soledad del mar, en el silencio de una anochecida, cubierta de cenicientas nubes y oyéndose sólo el ruido de las olas cortadas por el buque, la trepidacion monótona y acompasada de la máquina, el triste silbido del viento entre las jarcias, y dominándolo todo la voz doliente del Sacerdote con los últimos rezos de nuestra Religion sacrosanta!

Al dia siguiente 23, se celebró á bordo la Misa de *Requiem* por

el eterno descanso de aquel cuyo cadáver yacia en medio de las olas, á larga distancia de nosotros.

¡Inmensa amargura debe ser la del que fallece en el mar, que en sus últimos momentos no tiene ni áun el consuelo de esperar que los suyos, los séres que ama, vayan algun dia á derramar una lágrima sobre su tumba!

En las primeras horas de la mañana del dia 25, pasamos por el Norte del faro de la isla Sombrero y durante todo el dia fuimos dando vista sucesivamente á las islas Vírgenes, llamadas así por Colon en honor de las once mil, las que forman un grupo de unas cuarenta islas pertenecientes á diferentes naciones, y que no fueron colonizadas hasta el siglo XVII. A las ocho de la noche vimos la luz de la Cabeza de San Juan en la isla de Puerto-Rico, y á las once, la del Morro de la capital. El tiempo se habia puesto tempestuoso del NO., con fuertes chubascos de mal cariz, y mares gruesas que nos hicieron pasar una noche infernal, aguantándonos con trabajo en las inmediaciones de la farola. En estas mismas circunstancias amaneció el 26. En nuestras inmediaciones se hallaba el vapor-correo francés *Ville de Bordeaux*, aguantándose como nosotros y preparándose para abordar el puerto en la primera oportunidad favorable, lo cual al fin logramos ambos, á las ocho de la mañana, bajo un chubasco, rompiendo la mar en todos los bajos de la entrada y el correo francés siguiendo nuestras aguas.

A pesar de lo lluvioso del tiempo, la pintoresca vista de la poblacion de San Juan, lo tranquilo y sosegado de las aguas de su extensa bahía, que formaban notable contraste con las borrascosas olas que acabábamos de dejar, y por último, la bonita vegetacion del fondo del puerto y los jardines de la punta del arsenal, servian de agradable compensacion á los sufrimientos de la noche anterior y á la triste monotonía de nuestro largo viaje de once dias y medio desde Canarias.

Todos bajamos á tierra y nos alojamos en el Hotel del Universo. A los que no conocian el país les faltó tiempo para lanzarse á recorrer la poblacion, ávidos de emociones. Los que ya lo habíamos visitado otras veces, al pisarlo de nuevo, sin que ningu-

na persona querida nos esperase en él, sentimos avivado el sentimiento de la ausencia.

La isla de Puerto-Rico, la más oriental y la menor de las grandes Antillas, fué descubierta por Colon en 1493 y conquistada por Juan Ponce de Leon en 1511.

La atraviesa una cadena de montañas cubierta de bosques, descollando entre estas alturas deliciosos valles regados por numerosos rios, arroyos, torrentes y cataratas. Su suelo es de una fertilidad extraordinaria. El clima es sano aunque cálido, y las invasiones de la fiebre amarilla son ménos frecuentes que en la isla de Cuba.

Dependen de Puerto-Rico las islas de Vieques y Culebra, del grupo de las Vírgenes, situadas al E., y la isla de la Mona al O., en el canal entre Santo Domingo y Puerto-Rico.

La entusiasta acogida que en la prensa de Puerto-Rico tuvo el patriótico pensamiento del Marqués de Campo, se reflejó en los calurosos plácemes que publicaron los periódicos *La Integridad Nacional*, *El Clamor del País* y *El Buscapié* de la capital, unido al *Imparcial* de Mayagüez, dispensando tambien á la Comision la más lisongera bienvenida.

El 27 por la mañana lo dedicamos á visitar á los Generales Daban y Suances, Gobernador general de la isla y de la plaza respectivamente; al Brigadier Comandante general de Marina y al Prelado de la Diócesis, oyendo de todos ellos las frases más lisongeras para el ilustre iniciador de la Comision y para los indivíduos que la componíamos.

En la tarde de ese dia, el digno representante del Marqués de Campo en Puerto-Rico, D. José T. Silva, nos obsequió con un paseo al campo, en carruajes, hasta Rio-Piedra, que está unida á la capital por un tranvía de vapor, disfrutando al paso del bellísimo paisaje que ofrece el ensanche de San Juan por aquella parte. Al regreso, en Santurce, nos tenia preparado un exquisito banquete, en su preciosa quinta, amenizado despues con una escogida reunion que se prolongó hasta media noche, dejando en nosotros la impresion más grata de duradero recuerdo.

Al dia siguiente 28, despues de haber visitado todo lo notable

de San Juan, que ofrece en general tipo de marcada originalidad, y de otra escursion á Bayamon, por la bahía y el ferro-carril, nos reembarcamos en nuestro *Magallanes*, y á las ocho de la noche, con tiempo siempre lluvioso, viento fresco del NNE. y todavía restos de la mar gruesa que habíamos sufrido en la recalada, salíamos por el Morro. A poco rato, franqueados ya de los bajos y arrecifes que tan peligrosa hacen la entrada de San Juan, hicimos rumbo á la Habana, tercera etapa marina de nuestra expedicion.

En Puerto-Rico se embarcó con nosotros el Brigadier de la Armada Sr. Balbiani, acompañado de su señora y Ayudante, que por órden telegráfica del Gobierno pasaba á interinar el mando del Apostadero de la Habana por ausencia del Contraalmirante Sr. Suances, que á consecuencia del mal estado de su salud regresaba repentinamente á España.

Rápido y agradable se hizo nuestro viaje á la capital de la grande Antilla. Alejados de las costas de Puerto-Rico, el tiempo aclaró completamente, cesaron los chubascos, y con brisa fresca que templaba el natural calor del clima, la mar rizada y el aspecto del cielo y horizontes delicioso, acortábamos rápidamente la distancia de 889 millas que separa á las capitales de las dos islas hermanas, dejando en medio la de Santo Domingo, que Colon llamó Española, cuyas elevadas montañas descubríamos á lo lejos. Ya por estos parajes se vieron algunos buques en distintas direcciones.

A las siete y media de la noche del 29 pasamos á la vista de la luz de Puerto Plata en la isla de Santo Domingo, y á igual hora del dia siguiente 30 dejábamos atrás el faro de Punta Lucrecia, en la isla de Cuba, avistando poco despues de media noche el de Punta Maternillos.

A las cuatro de la mañana del dia 31 teníamos por el través la luz de Cayo Lobos, y á las ocho la torre del Paredon, navegando con hermoso tiempo á la vista de la barrera de Cayos, que por toda esta parte se prolonga á lo largo de la costa de la isla de Cuba.

A la una de la tarde pasó por nuestro costado para el Este el

vapor *Pasajes*, de *La Trasatlántica*, saludándonos con su bandera.

El excesivo calor descompuso al fin el tiempo, que se aturbonó y concluyó por fijarse al NO. tempestuoso. Durante la noche, atormentados por el viento y la marejada, fuimos barajando la costa y dando vista sucesivamente á los faros de los Cayos, bahía de Cádiz, Cruz del Padre y Piedra, amaneciéndonos á unas 30 millas del Morro; y á las ocho de la mañana del día 1.º de Abril entrábamos en el puerto de la Habana, á los veintiun dias y medio de la salida de Vigo, que habiéndonos detenido cuatro entre Santa Cruz de Tenerife y Puerto-Rico, quedaban reducidos á diez y siete y medio, en los que recorrimos 4.785 millas, resultando un andar medio de 9'27 por hora. El extenso y pintoresco panorama que ofrece la vista de la capital de la isla de Cuba al acercarse por el lado del mar, y al entrar en su hermoso y seguro puerto, es ciertamente magnífico. A nosotros nos esperaba en él un recibimiento en extremo lisonjero, de que era indicio seguro el engalanado de todos los buques festejando nuestra llegada.

Falúas, vaporcitos y otra multitud de embarcaciones se aglomeraban á ambos costados del *Magallanes*, acompañándonos al fondeadero. A ello contribuia tambien la venida con nosotros del Comandante general del Apostadero. Desde que fondeamos entraron á bordo comisiones del comercio, de la prensa y de las diferentes sociedades de recreo á darnos la bienvenida.

La expedicion del Marqués de Campo, al calor del sentimiento pátrio, tenia en la hermosa Antilla un eco inmenso.

Desembarcamos y fuimos á alojarnos en el gran Hotel Pasaje, situado en la parte más hermosa de la poblacion. Allí iba á empezar para nosotros una série de obsequios y atenciones que jamás podremos olvidar. Saludaron nuestra llegada los periódicos *La Patria, Avisador Comercial, Diario de la Marina, La Voz de Cuba, El País* y *El Boletin Comercial*.

Los representantes de la prensa de la gran capital, se apoderaron de nuestro cronista Peris Mencheta, y de los reporters de *La Ilustracion Española y Americana* y de *Las Noticias de París*, Sres. Campuzano y Hugelmann, para llevarlos á visitar las re-

dacciones y los establecimientos notables de todo género que encierra la Habana.

La vida y el movimiento de esta hermosa ciudad nos sorprendió á los que no la visitábamos hacia ya muchos años, y la habíamos conocido en dias prósperos y felices, ántes de la malhadada guerra que asoló sus fértiles campos y de la cuestion de brazos que produjo honda crísis en su riqueza.

El grandioso Hotel que habitábamos estaba lleno de familias acomodadas de los Estados-Unidos que, á cual otro Niza de América, vienen á la Habana á pasar los inviernos, al calor de su delicioso clima en esa estacion del año.

Esta numerosa emigracion de temporada la facilita el ferrocarril, desde Nueva-York hasta Tampa, en la Florida, desde donde en rápidos y cómodos vapores, se traslada por Cayo-Hueso en pocas horas á la Habana.

La noche de nuestra llegada habia gran funcion en el teatro de Tacon, que prometia estar brillante, no sólo por el objeto benéfico á que estaba dedicada, sino por tomar parte en ella nuestra distinguida compatriota Adela Rodriguez, justamente apreciada por el ilustrado público habanero.

Se nos presentaba, por lo tanto, ocasion propicia de ver reunida toda la buena sociedad de la Habana.

Los representantes del Marqués de Campo, Sres. Balcells, á quienes tuvimos despues ocasion de tratar y apreciar, pusieron á nuestra disposicion dos plateas, obsequio tanto más de apreciar, cuanto que era muy difícil, si no imposible, el encontrar localidades.

El espectáculo fué realmente magnífico. Sin el aspecto suntuoso de nuestro Real, el hermoso y aéreo teatro de Tacon ofrecia una vista deslumbradora. Un completo lleno; ni un solo asiento desocupado; palcos, butacas y galerías llenas de mujeres bellas y elegantes, luciendo desde el diminuto pié, calzado de raso blanco, hasta las flores de la cabeza; y por último, una sociedad escogida, que hacia recordar los mejores tiempos de la Habana.

Se cantaba *Un ballo*, y nuestra compatriota la Sra. Rodriguez,

en el papel de Elena, recibió una completa ovacion. Las demás partes de la compañía, muy buenas por cierto, se esmeraron en el desempeño de sus respectivos papeles; y despues de haber pasado una noche en extremo agradable, salimos complacidísimos y con un gratísimo recuerdo del gran teatro, que ha visto y ha oido en su grandioso escenario á las primeras actrices, actores y cantantes del mundo.

En la mañana del 2, fuimos á saludar al Gobernador general de la isla y al Jefe de la plaza, Generales Calleja y Marin, y despues al Comandante general de Marina Sr. Balbiani, nuestro compañero de viaje.

En ese dia, los representantes de la prensa dieron un banquete en el Hotel de Inglaterra á sus compañeros de la Comision, y desde la mesa dirigieron un afectuoso saludo y un precioso obsequio al Presidente, que fué inmediatamente contestado por éste con sentidas frases de gratitud.

Entre tanto, en esa noche, los operarios de la Fábrica de Tabacos que lleva el nombre del Marqués de Campo, más de doscientos en número, con antorchas, daban una serenata á la Comision con la música de los bomberos municipales, desde las ocho hasta las once, haciendo oir los aires más característicos del país, primorosamente ejecutados, y desfilando en formacion, ántes y al terminar la serenata, por delante del Hotel, dando calurosos vivas al Marqués de Campo y á la Comision.

El Sr. Lopez, representante y agente del Marqués en el ramo de tabacos y el jefe de labores, en union de otros amigos, nos acompañaron toda la noche en los balcones del Hotel, que estaban tambien llenos de familias anglo-americanas, disfrutando de la música y de la frescura de una noche deliciosa de los trópicos.

El dia 3, á las seis de la mañana, fuimos á visitar las fortificaciones de los castillos de la Cabaña y el Morro, acompañados del Brigadier Sub-inspector de ingenieros Sr. Osorio, y del Coronel y Teniente coronel de la misma arma Sres. Amado Salazar y Sanchez.

El Brigadier Gobernador de la Cabaña, Sr. Aldanese, nos hizo un recibimiento en extremo afectuoso y cordial.

Desde lo alto de la farola del Morro disfrutamos de la vista de un panorama encantador.

Las fortificaciones de la Habana se han mejorado en estos últimos tiempos, y sus defensas, por el lado del mar, han ganado mucho.

En la tarde de este dia visitamos las principales estaciones de los bomberos del comercio, admirando lo excelente de los aparatos de vapor y el órden perfecto con que están dispuestos para utilizarlos al primer aviso telegráfico ó telefónico que indique el punto en que ha estallado un incendio. Es curiosísimo presenciar cómo al sonar el timbre eléctrico de aviso, se levantan automáticamente las ligeras barreras que detienen á los caballos de servicio, siempre dispuestos, y ellos solos, están tan amaestrados en eso, echan instantáneamente á correr, se acercan á la lanza de la bomba, se arriman á ella de costado, y caen encima los arreos que están suspendidos y preparados, y que se ajustan y abrochan en un momento. Préndese fuego á los hornos de las máquinas, montan los bomberos que han de manejarlas y conducirlas, y á lo más, en dos ó tres minutos, salen á escape para salvar las propiedades y las vidas de sus conciudadanos. ¡Y esto lo hacen llenos de entusiasmo, abandonándolo todo, esponiendo sus vidas, los jóvenes del comercio y de la sociedad más distinguida! ¿Cuándo veremos en Madrid implantada esta institucion tan hermosa?

Por la noche los cuerpos de bomberos del comercio y del Municipio reunidos nos obsequiaron con un simulacro para que pudiésemos apreciar, en cierto modo, la excelencia de sus servicios, escogiendo para punto de ataque el edificio de la Audiencia. Magnífico espectáculo que presenciamos desde la casa del Brigadier de ingenieros Sr. Alvear, y que por un momento alarmó á la poblacion de la Habana, que no estaba en el secreto.

A los cinco minutos de haberse dado la señal de fuego apareció la primera bomba, y á poco las demás, inundando con sus poderosas mangueras, á grande altura, la fachada del edificio que, á la par, era escalada por rejas y balcones desplegando

y simulando todo aparato de salvamento como si se tratase de un fuego en realidad.

Terminado el simulacro felicitamos calorosamente á los jefes y á los cuerpos, que formando en columna debajo de los arcos de la casa que dan frente al Campo de Marte, desfilaron por delante de nosotros con su música á la cabeza.

En esa misma noche asistimos á la primera recepcion del Gobernador general, Sr. Calleja, que habia llegado á la Habana dos dias ántes que nosotros, y en la que se encontraba la más escogida sociedad.

Ya á media noche visitamos tambien la *Colla de San Mus,* sociedad de recreo, esencialmente catalana, á la que habíamos sido invitados. Y despues de recorrer sus originales salones y jardines, convertidos para el último Carnaval en estancias del infierno, decorados con gran propiedad y gusto, fuimos obsequiados por el Presidente y algunos de los sócios; y algo fatigados de un dia y de una noche tan bien empleados nos retiramos á descanzar al Hotel á la una de la mañana.

Al dia siguiente 4, muy temprano, salíamos en dos ómnibus engalanados con banderas españolas, á visitar las obras del canal de Vento, que surte de riquísimas aguas á la Habana, acompañados de los representantes de la prensa, que nos ofrecian este obsequio, y del Teniente Coronel de ingenieros señor Sanchez.

Despues de haber recorrido y admirado en todos sus detalles el grandioso pensamiento y la esmerada ejecucion de obras tan perfecta y cuidadosamente estudiadas, y de dejarlo así consignado en el álbum que nos presentaron, en el que inscriben sus nombres los que las visitan, como merecido tributo al Brigadier Alvear, veterano de la ciencia y del trabajo que, con ese monumento, lega un nombre glorioso á su distinguida familia, que tuvimos el gusto de conocer y saludar la noche del simulacro de los bomberos, y al cuerpo de ingenieros militares, que cuenta siempre con ilustraciones de nota, pasamos á la inmediata hacienda *La Condesa.*

Allí su atento y obsequioso propietario D. Manuel de la Lastra

y Capetillo, sin arredrarse al ver entrar por sus puertas inesperadamente más de veinte personas, nos recibió con la mayor cordialidad y franqueza, dispensándonos esa cariñosa hospitalidad del campo de la isla de Cuba que no tiene igual en ninguna parte del mundo. Se improvisó un abundantísimo almuerzo criollo, y con el apetito que habia despertado en nosotros el madrugon y el paseo, todos le hicimos honor.

Otro obsequio nos esperaba en el cercano ingenio Toledo, en donde sabíamos que por sus propietarios se habian hecho preparativos para recibirnos. Pero por una parte lo avanzado de la hora, la falta de conocimiento del terreno para atravesar un rio que acortaba la distancia, por no haber venido el director de la expedicion, y por otra el tener necesidad de regresar á la Habana, nos obligaron á desistir de la visita, con grandísimo sentimiento nuestro, y sólo se pudo arreglar que uno ó dos de nosotros llevasen la representacion de la Comision.

A las tres y media de la tarde estábamos ya de regreso en la Habana.

Por la noche asistimos á la comida, á que nos habia invitado el Union Club; y en medio de aquella sociedad distinguida, en que se cambiaron los más afectuosos brindis por el Marqués de Campo, España y Cuba, pasamos un par de horas en extremo agradables, cuyo recuerdo no es fácil que lleguemos á olvidar. Los nombres del Marqués Du Quesne y demás sócios que nos acompañaron siempre serán simpáticos para nosotros.

Entre nueve y diez nos trasladamos á los salones del Círculo Militar, que nos dedicaba una velada literaria. El espectáculo era suntuoso. Los acordes de la música, la profusion de luces y de flores, la belleza de tantas mujeres reunidas, lo escogido de la sociedad, en suma, no dejaba nada que desear.

Conducidos al estrado, en donde estaba situada la tribuna y las Autoridades de la isla, oimos de los lábios de los Sres. Carbonell y Ruiz discursos muy buenos, en cuyos exordios tuvieron galantes frases de encomio para el Marqués de Campo y la Comision.

Terminada la parte literaria, se generalizó el baile con gran animacion.

A las doce dejábamos aquellos brillantes salones para visitar otra vez la *Colla de San Mus*, en donde se daba un baile de máscaras, al que tambien estábamos invitados. En aquellas estancias infernales, llenas de animacion y de ruido, circulaban bellas condenadas, que lejos de inspirar horror al terrible imperio de Pluton y Proserpina, inspiraban deseos de permanecer en él. Despues de la una de la mañana nos fuimos á descansar.

Era preciso dejar á la Habana. Nuestra mision nos llevaba á orillas más lejanas. Se hacia preciso abandonar aquel centro de atractivos en que habíamos pasado cuatro dias inolvidables.

El 5 nos trasladamos á bordo con el propósito de salir por la tarde. El *Magallanes* estaba lleno de personas que nos dispensaban la atencion de venir á despedirnos. La hora de dejar el puerto se aproximaba.

Una tormenta, tan frecuentes en estos climas, amenazaba descargar, y esto abrevió las despedidas. A las cinco de la tarde empezó á llover á torrentes, como llueve entre los trópicos, y sólo quedaban á bordo el Coronel y Teniente Coronel de ingenieros Sres. Amado Salazar y Sánchez, con sus familias, el Capitan de artillería Urzais, y otros pocos amigos que, forzados por la lluvia, tuvieron que honrar nuestra mesa, proporcionándonos aquella noche, que siguió diluviando hasta las doce, una velada íntima que fué para nosotros el último atractivo de aquella sociedad que nos habia recibido con tan señaladas distinciones.

A las ocho de la mañana del dia siguiente, 6 de Abril, dejábamos el puerto.

A última hora los dueños de las fábricas de cigarros La Honradez, Cabañas y Estanillo enviaron valiosos obsequios á la Comision. Por otra parte el Sr. Marquez, inventor de la afamada magnesia que lleva su nombre, remitió igualmente trece docenas de frascos con una expresiva carta, indicándonos su uso, á fin de que nos sirviese de preservativo contra las calenturas

perniciosas y el paludismo que íbamos á afrontar en nuestra visita á las obras del Canal; y por último, el doctor Cubas nos envió un pequeño botiquin con los remedios más eficaces para combatir esas enfermedades si llegábamos á ser atacados. No hay ciertamente frases con que agradecer tanto obsequio, interés y prevision.

En la Habana, de acuerdo con las instrucciones del Marqués de Campo que, celoso siempre por los intereses de Cuba, deseaba que la isla tuviese tambien su representacion, se agregaron á la Comision los señores siguientes; habiendo mediado con este motivo expresivas comunicaciones entre el Presidente y los de la Universidad y Junta general de Comercio. (Apéndices números 15, 16, 17, 18, 19, 20 y 21.)

POR LA UNIVERSIDAD.

Sres. D. Valeriano Fernandez Ferraz, Catedrático de Historia filosófica.
D. Simon Vila y Vendrell, Catedrático de Química inorgánica.

POR LA JUNTA GENERAL DE COMERCIO.

Sres. D. Adrian R. Laffite, Secretario de aquella corporacion.
D. Mauricio Dussag, Vocal de la misma.
D. Francisco Paradela, Ingeniero de las obras del puerto de la Habana.

POR LA PRENSA.

Sres. D. Manuel Avenza, reporter de *La Patria.*
D. Juan Schwips, id. del *Diario de la Marina.*
D. Joaquin Peña, id. de *La Avanzada.*
D. Salvador Pujol, id. del *Boletin Comercial.*

Iban tambien con nosotros para Colon en el *Magallanes,* el in-

geniero español D. Antonio Lavandeyra, nombrado por los contratistas director jefe de una de las secciones del Canal, y el ingeniero auxiliar del ferro-carril de la Habana, entusiasta bombero de esta poblacion, en donde se distinguió mucho por su arrojo, Mr. René Echarte.

La tormenta de la tarde y noche anterior habia terminado por fijar el viento al N., fresco, aunque no con la fuerza con que suelen soplar de esa parte durante la estacion seca de aquel clima, que ya estaba tocando á su término.

Despues de salir del Morro, castillo que guarnece la boca del puerto de la Habana, hicimos rumbo á Cabo San Antonio, extremo occidental de la isla de Cuba, para pasar al Sur entre esta isla y la península de Yucatan. La fuerte marejada nos molestaba un poco. Volvió el mareo á hacer sus estragos en los neófitos. La mesa, en las horas del almuerzo y la comida, estuvo casi desierta.

Rebasado el cabo de San Antonio en la noche de ese dia, y ya al Sur de Cuba, nos dirigimos, con buen tiempo, á pasar por medio de los dos Caimanes, islotes sólo habitados por algunos pescadores, en que tanta falta hace un faro, con rumbo al extremo occidental de Jamáica, á fin de evitar los numerosos escollos, poco explorados todavía, que proyecta á gran distancia la costa de Honduras, y que obligan á dar ese gran rodeo para ir á Colon, alargando el viaje cerca de un dia.

A las seis de la tarde del dia 8 avistamos las tierras de Jamáica, y á media noche estábamos sobre la costa de esta isla, muy inmediatos á ella. El tiempo era espléndido. Brisa suave, mar bella, noche clara y el cielo brillante de constelaciones, entre ellas la hermosa Cruz del Sur, con esa limpidez de la atmósfera como sólo se ve entre los trópicos.

Jamáica es la tercera de las grandes Antillas por su extension, y la posesion más importante de Inglaterra en estos mares. Antigua colonia española, la tomaron los ingleses en 1655. Su nombre viene del de *Xaymaca,* como la llamaban los naturales.

Del gobierno de Jamáica dependen hoy los islotes Caimanes, las Bahamas y la colonia de Belice en Honduras.

Amaneció el 9 teniendo todavía á la vista la isla de Jamáica; pero habiendo rebasado ya el veril oriental del Placer de la Víbora, íbamos haciendo rumbo á Colon. El tiempo seguia magnífico. Numerosos peces voladores, con sus plateadas alas, salian en bandadas al rededor del buque, como saludando su venida á aquellos mares.

A media noche del 10 avistamos los altos de Porto-Velo en la costa de Colombia, y el resto de la noche nos aguantamos, con poca fuerza de máquina, esperando el dia para recalar sobre el puerto.

El dia 11, cerca de las diez de la mañana, dejábamos caer el ancla en la bahía de Limon, término de nuestro viaje, al mes de la salida de Vigo, y despues de haber visitado Santa Cruz de Tenerife, Puerto-Rico y la Habana.

Tercera parte

Apuntes históricos referentes al descubrimiento y conquistas de los españoles en el Istmo americano.—Exploraciones de un estrecho al través de la América.—Estudios y proyectos de canales hasta el actual de Panamá.

Estábamos en Colombia, en el Istmo de Panamá, objetivo deseado de nuestro viaje, campo de estudio para nosotros de la grandiosa obra que, en breve período, debe unir los dos mares, cambiando la faz del planeta que habitamos.

Ibamos á pisar, trémulos de emocion, la tierra clásica de nuestra legendaria conquista americana, copiosamente regada con nuestra sangre y vivificada con nuestra vida.

Colon, Vasco Nuñez de Balboa, Rodrigo de Bastidas, García Lerma, Fernandez de Lugo, Pedro de Heredia, Gonzalo Jimenez de Quesada, Sebastian de Belalcazar, Frederman, Ojeda y tantos otros guerreros esforzados, exploradores audaces, que llenos de arrojo y ganosos de gloria y de ensanchar los dominios, ya inmensos, de la madre pátria, lucharon aquí heróicamente con el sol de fuego de la zona tórrida, con las inmensas dificultades de un terreno vírgen cubierto de gigantesca vegetacion, con las inundaciones de caudalosos rios, con los feroces caimanes y las fieras de los bosques, con los terribles insectos, con las enfermedades y con los indios, prodigando su sangre generosa y sus preciosas vidas al conquistar aquellos países para la civilizacion, con escasos recursos siempre y muchas veces redu-

cidos á un solo puñado de valientes que nada lograba amilanar.

Las costas de Colombia, en el mar de las Antillas, fueron descubiertas por Colon en 1498.

En 1502, ya en su cuarto viaje, reconoció la costa del Itsmo colombiano desde el cabo de Gracias á Dios hasta Porto-Velo; descubrió la magnífica bahía, que se llamó por él del Almirante, al NO. de la laguna de Chiriqui; visitó el rio Belen que servia de paso para las minas de oro de Veragua y la bahía de Naos ó de Limon, donde carenó sus buques.

En memoria del ilustre descubridor, se fundó en dicha bahía, en 1852, en la isla de Manzanillo, hoy unida al Istmo por el terraplen del ferro-carril que arranca de este punto para Panamá, la ciudad de Colon, cuyo glorioso nombre le disputan, con poca justicia, los anglo-americanos, llamándola Aspinwall, por el del empresario de la compañía que construyó el ferro-carril, que si bien hizo un gran servicio al comercio del mundo, y tambien un gran negocio, multiplicando las transacciones mercantiles, facilitando el paso de los viajeros, antes expuesto y penoso, y vino por último, en cierto modo, á trazar el futuro Canal, no descubrió al fin otra América como Colon, ni áun ese mismo istmo en que él el primero estampó su inmortal huella.

Vasco Nuñez de Balboa, despues de conquistar el Darien meridional, primer territorio del nuevo continente colonizado por los españoles, donde fundaron á Santa María la Antigua, se dirigió al Norte, á la cabeza de un millar de indios y de 190 españoles, desembarcó en Chagres, y atravesando el primero el Istmo por terrenos desconocidos, venciendo infinitas dificultades, en la mañana del 25 de Setiembre de 1513, desde la cima de una eminencia del terreno, descubrió admirado el golfo de San Miguel en el mar Pacífico, del cual tomó solemne posesion á nombre de los Reyes de España, cuatro dias despues, de la manera como se verificaba entonces, entrando en el mar con la espada desnuda en la mano. Ya no le acompañaban más que setenta de los suyos, entre los que figuraba Francisco Pizarro, futuro conquistador del Perú.

El infortunado Vasco Nuñez de Balboa fué decapitado cuatro

años despues por el cruel Pedrarias, celoso de su talento y ascendiente entre los indios.

Aun cuando la lengua de tierra que se prolonga desde Colombia hasta Méjico, en una extension de 2.300 kilómetros, forma realmente el Itsmo que enlaza los dos vastos continentes americanos, estrechándose á veces el terreno entre los dos Océanos que bañan sus costas orientales y occidentales, como brindando á abrir un paso de comunicacion, sin embargo, la parte más estrecha, la más baja en general, y por consiguiente la más adecuada para abrir un canal de comunicacion, la forma el territorio colombiano que se extiende unos 700 kilómetros desde la frontera de Costa-Rica, la más meridional de las Repúblicas de Centro América, hasta las bocas del Atrato, sobre el Atlántico, y la bahia de Cupica en el Pacífico, formando esta zona parte de los Estados de Panamá y de Cauca, hoy Departamentos de la República de Colombia.

En esta pequeña faja de terreno vienen á morir las últimas estribaciones de las altas cordilleras que atraviesan la América del Sur en toda su longitud y parte de la del Norte, desde las Montañas Pedregosas y la siera Madre de Méjico hasta la gran cordillera de los Andes que termina en el cabo Froward á la extremidad de la Patagonia, simulando la inmensa espina dorsal de donde se desprenden, á uno y otro lado, las ramificaciones que constituyen la gigantesca osamenta de ese gran coloso.

Además del caudaloso Atrato, que limita el Istmo colombiano por la parte oriental, cuatro grandes arterias recogen todas las aguas que bañan abundantemente esta region. De ellas sólo el Chagres es el único que desemboca en el Mar de las Antillas, no léjos de su orígen y despues de haber descrito una larga curva. El nacimiento de este rio, desconocido hasta de los indios cazadores, fué descubierto por Wyse durante sus trabajos geodésicos. Los otros tres vierten sus aguas en el Pacífico. El Bayamo, en el sitio más estrecho del Istmo, y el Chicunaque y el Tuyra, despues de haberse reunido formando una hermosa abra interior, se arrojan en el maravilloso golfo de San Miguel, cuya belleza panorámica no tiene igual en el mundo.

Del estudio de la formacion geológica del Istmo colombiano se puede admitir como muy probable que, en su actual emplazamiento, levantado por la accion de volcanes submarinos, existió en otros tiempos un estrecho, más ó ménos ancho, que unia las aguas del Atlántico y del Pacífico.

Los fósiles que se encuentran en las capas sedimentarias representan moluscos cuyas especies viven todavía en uno ú otro de los dos mares, y algunos son relativamente tan modernos, que no han tenido tiempo de hacerse fósiles, en el sentido rigoroso de la palabra.

La formacion del calcáreo conchífero terciario comprende todo el terreno entre los rios Trinidad y Chagres y la bahía de Limon, y el pié de todas las colinas está cubierto superficialmente por terrenos de sedimento modernos. En fin, todos estos espacios, sea cual sea la naturaleza del subsuelo, están generalmente cubiertos de una capa de tierra vegetal y de arcilla de una docena de metros de espesor por término medio.

Este era el territorio que íbamos á visitar y el campo escogido, despues de numerosos proyectos, para el trazado del canal en construccion entre Colon y Panamá.

Desde el descubrimiento de la América que, inesperadamente, encontró Colon á su paso, cuando atribulado navegaba en sus históricas y gloriosas carabelas, buscando un camino para las Indias orientales más fácil que el que entonces se conocia por el cabo de las Tormentas ó de Buena Esperanza, teniendo que rodear el inmenso continente africano, el afan de todos los conquistadores fué el de hallar un paso á través de la gran barrera americana que se les oponia tenazmente desde los hielos del Polo Norte hasta las altas latitudes meridionales de la Tierra del Fuego.

Todas las costas y las abras, todos los rios y los lagos fueron cuidadosamente explorados por aquellos hombres prodigiosos, de admirable energía, impulsados por la noble ambicion de encontrar el ansiado camino de las Indias, cuyas riquezas y dominio nos disputábamos entonces las dos heróicas naciones que forman la Península Ibérica.

Ponce de León, en la Florida en 1512. Diaz de Solis, en el rio de la Plata en 1516. Sandoval, en Tehuantepec. Orellana, siguiendo la corriente del Napo y bajando el Amazonas hasta el Atlántico. Diego de Ordas, navegando el primero por el Meta y el Orinoco. Gonzalez de Avila y Cernada, descubriendo el lago de Nicaragua, que miran como un mar interior de agua dulce, comunicando con el Atlántico por un ancho emisario y con el Pacífico por medio de otro rio, segun les dicen los indios, haciéndoles creer por un momento que han resuelto el deseado problema, pero convenciéndose por último de lo infructuoso de sus esfuerzos y trabajos, hasta que en 1501 Magallanes, capitaneando las naves españolas, descubre entre las brumas y nieves de una region ingrata y extrema de la América del Sur, la única solucion de continuidad entre los dos mares, en el Estrecho que lleva su nombre que, por sus condiciones poco favorables, no podia satisfacer á las necesidades del comercio y de la navegacion.

Perdida toda esperanza de encontrar una vía natural interoceánica en condiciones ventajosas para el tráfico, empezó á pensarse y á estudiarse en abrir una artificial á través de los puntos más estrechos de la América central, utilizando al efecto las vias fluviales.

Los españoles, poseedores de casi toda la América, en donde habian creado poderosos vireinatos, fundado hermosas capitales, abierto notabilísimas vías terrestres de comunicacion, levantado monumentos y fortalezas, hoy todavía admiradas, y llevado á aquellos países nuevos, los adelantos todos de la civilizacion, tal como se conocian entonces, fueron tambien los primeros en idear y estudiar la apertura de vías más fáciles á través de los diferentes istmos que utilizaban penosamente para el paso de sus caravanas de uno á otro mar.

Ya en 1520, Saavedra hablaba de cortar el istmo del Darien.

En 1534, el Emperador Cárlos V dió instrucciones á Cortés para buscar un camino entre los dos Océanos, y Gomara, Capellan de ese mismo Hernan-Cortés, glorioso conquistador de Méjico, indicaba en 1551, á grandes rasgos, tres trazados para conseguir el objeto.

El más explorado por entonces en ese sentido fué el itsmo de Tehuantepec por Gonzalez Sandoval y Ordas, obedeciendo á las órdenes é instrucciones de Hernan-Cortés.

Tambien Nicaragua, por sus condiciones especiales, fué, desde los primeros tiempos de la conquista, campo de estudio para un canal que sirviese de paso á los dos mares.

Desde que el gran lago fué descubierto en 1521 por Gonzalez de Avila y Andrés Cernada, tras el contínuo batallar con los indios y los mismos españoles entre sí, en cuyas sangrientas luchas tanto figuraron Avila, Olid, Las Casas, Rojas, Hurtado, Salcedo, Pedrarias, Dávila y Alvarado, la exploracion de un paso navegable no se perdia nunca de vista.

Estete intentó bajar con ese objeto por el gran desagüe del lago que llamó rio de San Juan, pero no pudo franquear el gran rápido, hasta que en 1529 lo consiguió Machuca, dándole su nombre, que lleva todavía.

Explorado más tarde, en 1546, este paso inter-oceánico, el cronista Gomara proponia cortar el istmo de Nicaragua si resultaba imposible realizarlo en Tehuantepec ó Panamá.

En 1781, la previsora Inglaterra enviaba á Nicaragua á Nelson, entonces capitan de fragata, con la importante mision de apoderarse del lago, haciendo de él un punto estratégico que, dominando el paso los dos mares, fuese un nuevo Gibraltar en la América española. Felizmente la mision fracasó por completo, y por poco si cuesta la vida al que, despues Almirante, le estaba reservado un gran porvenir de gloria en los mares, tronchado en Trafalgar.

Andando el tiempo el americano Walker intentó apoderarse tambien de los mismos puntos por cuenta de los Estados-Unidos; pero Inglaterra, interviniendo de nuevo, envió una escuadra á las aguas de Nicaragua, y tomando bajo su proteccion á los indios habitantes de la costa de Mosquitos, tuvo el mal gusto de imponer el nombre de Greyton, del de lord Grey que mandaba la expedicion, al puerto de San Juan del Norte, llamado así por los primeros exploradores.

Este hermoso lago de Nicaragua, de tanto renombre, tan dis-

putado y tan estudiado como base de un canal inter-oceánico, tiene 170 kilómetros de largo por 70 de ancho, con una altitud de 33 sobre el nivel medio de los dos mares. Está sólo separado del Pacífico por el estrecho istmo de Rivas y unido al Atlántico por el rio San Juan, que recorre un trayecto de 180 kilómetros.

La lucha de influencias entre naciones poderosas sobre estos territorios de la América Central llamados á un grandísimo porvenir, que podia fácilmente dar orígen á una guerra sangrienta, condujo, muy cuerdamente, al concierto de tratados que, como el de Clayton-Bulwer en 1850 entre los Estados-Unidos é Inglaterra (Apéndice número 22), y el de París de 11 de Abril de 1859, entre Francia y Nicaragua (Apéndice número 23), aseguraban la neutralidad de cualquier canal que en lo sucesivo se llegase á realizar, considerándolo como de interés universal.

No es ménos expresivo, en ese sentido, el final de la Memoria dirigida al Presidente Grant por la alta Comision de los Estados-Unidos que informó sobre el mejor trazado de un canal al través de la América, al expresar que el que se construya deberá ser colocado bajo la proteccion de todas las naciones interesadas, las que habrán de garantir no sólo la neutralidad del mismo y de sus obras, sino la de una zona de tierra contigua á cada lado del canal de lo ménos cincuenta millas de ancho, y de una zona marítima á los dos extremos de cien millas, en cada direccion á lo largo de la costa, y de otras cien mar adentro. (Apéndice número 24.)

Consideramos de tanto interés detallar á grandes rasgos la mayor parte de los proyectos de canales americanos, que han nacido en la fiebre de estos últimos años, con relacion á Nicaragua, la cual, hasta el último momento, disputó la preferencia al Istmo colombiano, que no sabríamos pasar en silencio los importantes estudios del Comandante americano Lull, comisionado por los Estados-Unidos en 1870, y cuyo trazado mereció la preferencia sobre los de Tehuantepec y el Darien, confiados en la misma época á sus compañeros los Sres. Shafford y Seldfridge.

Los trabajos de Childs, americano tambien, primer explorador moderno que trazó con exactitud el camino por el lado de Nicaragua é indicó el punto de paso más apropiado para el establecimiento de un canal.

Y por último, los estudios completos de Mr. Blanchet, presentados al Congreso de Geografía de París en Mayo de 1879, que tuvieron la más lisonjera acogida y estuvieron á punto de llegar á vías de realizacion, hallándose formulada ya la constitucion de una sociedad anónima internacional (Apéndice número 25) y un proyecto de acta de concesion. (Apéndice número 26).

Los Estados-Unidos de Norte América estuvieron tambien muy interesados, hace pocos años, en un trazado de canal en Méjico, desde la embocadura del Goatzacoalcos al Chimalopa y á las grandes lagunas cerca de Salina-Cruz y de Ventosa que, por la inmediacion á su país, les aseguraba una influencia decisiva bajo los puntos de vista político, comercial y militar. Pero todos sus esfuerzos se estrellaron ante la falta de puertos en los dos extremos, los 280 kilómetros de ancho del Istmo en aquella parte, su altitud máxima de 230 kilómetros y las 140 esclusas que eran necesarias, y á las que no se podia proporcionar el agua indispensable sin trabajos suplementarios de gran importancia, entre otros los de un canal de alimentacion de 44 kilómetros.

El resultado poco satisfactorio de todos los estudios ha hecho dejar por ahora á un lado el istmo de Tehuantepec, que para nuestra isla de Cuba seria el de más importancia, y por el momento, en esa parte de América, sólo se piensa en el prodigioso proyecto de Mr. Eads, inspirado en la idea del ingeniero francés Mr. Sedillot, de un ferro-carril con aparato de traccion para los buques, que por ese medio pasarian de un mar á otro, pero que por la consolidacion del terreno para soportar pesos tan enormes, lo poderoso de las máquinas y los demás detalles de una construccion costosísima, lo consideramos, si no imposible, impracticable.

En el Istmo colombiano, que andando el tiempo, despues de la laboriosa gestacion de más de tres siglos, estaba llamado á ser el preferido para el emplazamiento de un canal que sirvie-

se de enlace á los dos mares, se habian hecho tambien muchos estudios con ese objeto; primero por los españoles, conquistadores de aquellas tierras, que lo exploraron y recorrieron en todas direcciones al fundar en él poblaciones tan importantes como la antigua Panamá en 1519, la moderna en 1671, Porto-Velo en 1584, la apertura del camino ó calzada ordenada por Cárlos V en 1532, hoy en gran parte intransitable, por la vigorosa vegetacion que la ha invadido, y caida en desuso, como las demás vías paralelas, desde la instalacion del camino de hierro, y el estudio de un canal que el Adelantado Andagoya declaró por entonces imposible y que Acosta confirmó despues; segundo por el baron de Humboldt en 1804 y por el ilustre Bolivar, que hizo tambien estudiar el Istmo con idéntico fin, despues de la infructuosa concesion al baron Thierry en 1825, que no dió resultado. Y por último, los importantes trabajos realizados por las comisiones americanas y los ejecutados por el distinguido marino francés, Luciano N. B. Wise, en el Darien, en San Blas y Panamá, en los años del 76 al 78, dando por resultado los trazados del Istmo de San Blas, la parte más estrecha del Colombiano, pues sólo tiene 50 kilómetros; el del trayecto que va del golfo de San Miguel á la rada de Acanti por los Valles de la Tuyra, del Tupica, del Tiati y del Acanti-Tolo; el de Chepigana al Atrato, todos con exclusas y algunos con largos túneles, y el marítimo á nivel y á cielo descubierto, que va de Colon á Panamá, tambien estudiado y trazado por Wise y adoptado por el Congreso Internacional de París de 1879. Otorgada su concesion por el Gobierno de Colombia segun ley de 18 de Mayo de 1878 (Apéndice núm. 27), no dejó de ser combatida por los Estados-Unidos, fundados en el tratado de 1846, aunque sin éxito, gracias á la entereza del Ministro de Colombia en Washington, General Santo Domingo Vila, que rechazó con una nota enérgica en el fondo (Apéndice número 28) las pretensiones de ampliar el referido tratado de 1846, en el sentido que exigian de que todas las concesiones y privilegios otorgados ó que se otorgaran en lo sucesivo por los Estados-Unidos de Colombia, con el objeto de asegurar la construccion de un canal inter-oceánico á

través del Istmo de Panamá, quedasen sujetos á los derechos adquiridos por los Estados-Unidos de América, en virtud de la garantía dada por ellos en el art. 35 del mencionado tratado, garantía que seria quizá necesario hacer efectiva, en cumplimiento de las obligaciones á las cuales estaban sujetos los Estados-Unidos de América; y que ninguna concesion ó modificacion de tal concesion podria hacerse sin su consentimiento; y conforme á esta disposicion toda concesion semejante, otorgada ó que hubiere de otorgarse, recibiria la aprobacion de los referidos Estados-Unidos ántes que la obra autorizada por tal concesion fuese emprendida ó empezada. Los Estados-Unidos llevaban su pretension hasta el extremo de establecer en un artículo, que se les permitiria construir y ocupar todas las fortificaciones que juzgasen útiles á la entrada del canal. (Apéndice número 29.)

¡Qué doctrinas tan diferentes á las establecidas en el tratado Clayton-Bulwer! Por eso la diplomacia americana en estos últimos años ha hecho los mayores esfuerzos para anularlo.

Cuarta parte

Adopcion del trazado de Colon á Panamá.—Constitucion de la «Compañía Universal del Canal inter-oceánico».—Primeros trabajos.—Naturaleza de éstos y dificultades que habia que vencer. Acopios de material.

Despues de tres siglos y medio de haberse intentado la apertura de un canal á través del Centro-América, que evitase á los buques con destino á los puertos del Pacífico el gran rodeo por el Estrecho de Magallanes ó por el cabo de Hornos, la semilla sembrada por los españoles iba á dar su fruto en el interés de la industria, de la marina y del comercio universal, cada dia más necesitados de nuevos derroteros y de mayor actividad y desarrollo en sus transacciones.

En la primera sesion del *Congreso de Ciencias geográficas* reunido en Amberes en 1871, el General americano Haine sostuvo un proyecto debido á los exploradores franceses Sres. Gogorza y Lacharme para cortar el Istmo en el Darien.

El Congreso en su vista votó la siguiente deliberacion: «El Congreso recomienda el trabajo de Mr. de Gogorza á la atencion de las grandes potencias marítimas y á la de todas las sociedades científicas.»

Al verificarse en París, en 1875, la segunda sesion de este mismo Congreso de Ciencias geográficas, y al tratarse de nuevo del canal inter-oceánico, Mr. de Lesseps, que habia sido convocado á esta reunion, formuló el siguiente parecer: «Que todos los autores de proyectos habian cometido un grave error al

fijarse sólo en canales de agua dulce con esclusas. Todo canal marítimo, para asegurar las necesidades de la circulacion comercial, debia, segun él, construirse como el de Suez á nivel constante entre los dos mares.»

El Congreso votó la siguiente decision: «El Congreso expresa el voto que los Gobiernos interesados en la apertura de un canal inter-oceánico, prosiguiendo los estudios con la mayor actividad posible, se fijen en los trazados que presenten mayores facilidades de acceso y de circulacion.»

Despues de esta reunion del Congreso se formó un comité francés, bajo la presidencia del Almirante de la Roncière le Noury, y la vicepresidencia de Mr. Meurand, presidente de la Sociedad de Geografía Universal, formando parte de él los señores Levasseur y Delesse, miembros del Instituto.

Al mismo tiempo una sociedad civil, constituida por el General Turr y por L. N. B. Wyse, enviaba un grupo de exploradores al centro de América, compuesto de los Sres. Celler, Ingeniero jefe de puentes y calzadas, A. Reclus, Teniente de navío, Bixio, Oficial de Ordenes del Rey de Italia, y de los Ingenieros Gerster, Brooks y Lacharme.

Despues se organizó una segunda exploracion para completar los trabajos de la primera en que figuraban los Sres. Verbrugghe, Sosa y de Lacharme.

La agitacion que habia empezado en 1871 con motivo de la apertura necesaria del Istmo americano tomó en 1875 y 76 las mayores proporciones. Los industriales, los marinos y los comerciantes del mundo entero veian con impaciencia el obstáculo material que se oponia todavía al cambio entre los dos grandes Océanos. Habia llegado el momento de obrar. La ansiedad pública llegaba á su colmo.

Se decidió, pues, que la cuestion fuese examinada y resuelta por un Congreso internacional que se reuniria en París, rindiendo este honor á la Francia, á quien ya se debia en primer término la apertura del Istmo de Suez.

En su consecuencia, en 1879 el Congreso internacional de estudios del canal inter-oceánico se constituyó en París bajo la pre-

sidencia elegida de Mr. Fernando de Lesseps, y los siguientes vicepresidentes, igualmente elegidos:

General Sir John Stokes, representando á Inglaterra.

Vicealmirante Likhatchof, representando á Rusia.

Comendador Negri Cristoforo, representando á Italia.

Coronel Coello, representando á España.

Al inaugurar sus sesiones este Congreso, Mr. de Lesseps se expresó en estos términos: «No puedo ménos de dar las gracias á los hombres eminentes, venidos de todas partes del mundo, sin otro estímulo que el de pronunciar, con toda imparcialidad, el veredicto de la ciencia sobre la cuestion tan á menudo agitada del canal inter-oceánico, cuestion que gracias á vosotros va por fin á recibir una solucion definitiva.»

Desde el 15 al 20 de Mayo de 1879 noventa y ocho miembros del Congreso tomaron parte en los estudios y deliberaciones diarias. El 29 de Mayo el Congreso tuvo ya que resolver. Votó al fin por 78 votos contra 8 y 12 abstenciones, la siguiente decision: «El Congreso estima que la apertura de un canal inter-oceánico de nivel constante, tan deseado en el interés del comercio y de la navegacion, es posible; y que este canal marítimo, para responder á las facilidades indispensables de acceso y de utilidad que debe ofrecer, ante todo, un pasaje de este género, deberá ser dirigido desde el golfo de Limon á la bahía de Panamá.»

En el Congreso se habian examinado cinco proyectos que se resumian en estos términos:

TEHUANTEPEC.—240 kilómetros de largo, 120 esclusas y doce dias de trayecto.

NICARAGUA.—292 kilómetros, 17 esclusas, 900 millones de francos de costo, ocho años de trabajos y cuatro dias y medio de trayecto.

PANAMÁ.—73 kilómetros, ningun obstáculo, 1.200 millones de francos de costo, doce años de trabajos y dia y medio de trayecto.

SAN BLAS.—53 kilómetros, túnel de 14 kilómetros, 1.400 millones de costo, doce años de trabajos y un dia de trayecto.

ATRATO.—290 kilómetros, 3 esclusas y túnel de 4 kilómetros, 1.130 millones de costo, diez años de trabajos y tres dias de trayecto.

Siendo elegido, por último, el de la apertura directa del Istmo de Panamá, que se presentaba sin túnel y sin esclusas.

Las ventajas que ofrecia este trazado, segun M. Wyse, que hizo todos los estudios, eran las siguientes: Posibilidad de ejecucion completamente á nivel y en un plazo relativamente corto. Trayecto reducido. Buenos puertos en los extremos y fáciles de mejorar. Naturaleza de los terrenos á propósito para la excavacion y el dragado. Abundancia de maderas de construccion y de otros materiales. Facilidades presentadas por el número y feliz disposicion de las caidas de agua para los usos diarios, trasporte de las máquinas, arrastres, etc., así como para la utilizacion de una fuerza hidráulica motriz eficaz, si fuese necesaria. Comunicaciones y corrientes comerciales ya establecidas con los principales puertos del mundo. Trazado pasando por localidades habitadas, sirviendo despues de largo tiempo, para el tránsito entre los dos Océanos, unidos por un camino de hierro, próximo en todo su trayecto á los trabajos que habia que emprender y provistos de toda clase de recursos. Excavaciones comparativamente moderadas á pesar de los precios muy elevados que habian servido de base para los cálculos. Buenos precios de entretenimiento de las obras por consecuencia de lo corto del canal y de la ausencia completa de obras de arte complicadas y delicadas.

Rarísimos casos y débil intensidad de las convulsiones terrestres en esa parte de la América, que aseguran la permanencia del canal proyectado. Facilidades del suelo, propio para toda cultura, pudiendo producir la casi totalidad de las cosas necesarias. Actitud amistosa de los habitantes ribereños y de todas las autoridades del país; calma política relativa de que goza el Estado de Colombia y estabilidad de contratos análogos consentidos por el Gobierno, probada por una experiencia de más de treinta años.

El inconveniente más grave que presentaba el trazado de Co-

lon á Panamá, provenia de las crecidas del Chagres, particularmente durante la invernada; resultando del régimen torrencial de la parte superior de este rio, sobre todo perjudiciales durante la ejecucion de las obras; pero este inconveniente quedaria obviado por medio de su derivacion, con ó sin presa en la parte superior. La naturaleza del terreno, en la parte en que domina la roca, nunca podia ser obstáculo para la excavacion. Las perforadoras darian rápidamente cuenta de ella.

Las obras necesarias para hacer de la bahía de Limon un puerto seguro y capaz para el gran número de buques que ha de atraer el colosal movimiento marítimo llamado en pocos años á desarrollarse, pueden realizarse con cuatro ó cinco millones de francos. La tranquilidad constante de la bahía de Panamá no exije obras artificiales de abrigo.

La naturaleza de los terrenos superficiales del Istmo de Panamá es muy favorable para la permanencia de los taludes que hay que ejecutar. En donde las rocas no aparecen todavía, la plasticidad de las capas horizontales de arcilla, diversamente coloreada, permite afirmar que el lavado de las tierras por las lluvias diluvianas no tendrá consecuencia para la degradacion y el aterramiento del canal, y lo mismo sucederá respectivamente con el oleaje producido en las orillas por el paso de los buques.

Las piedras calcáreas para el paramento de las construcciones principales se encuentran en cantidad suficiente entre Gatun y Ahorca-Lagartos, en la Campana, Bohio-Soldado y la Boca. La mayor parte de las arcillas pueden dar buenos ladrillos, y las madréporas y corales del Atlántico son muy á propósito para proporcionar las diversas especies de cales.

Circunstancias tan completamente favorables y tales ventajas no las ofrecia ninguno de los otros trazados.

Los trabajos hidrográficos del comandante Peacock, de la marina inglesa, que levantó en 1831 los planos de la bahía de Limon, entonces desierta, y los de la embocadura del Rio Grande en el Pacífico, le dieron ocasion de atravesar y de estudiar el trayecto del Istmo y fué el primero en indicar someramente, pero con un golpe de vista seguro, la línea aproximada que

deberia seguir un camino de hierro ó un canal. Así lo manifiesta Wyse, haciéndole justicia, en su preciosa obra sobre el canal de Panamá, que acaba de publicar y de la que hemos tomado valiosos datos y noticias.

En la valuacion de los gastos la Comision técnica habia capitalizado á razon de 5 por 100 el entretenimiento y los gastos de explotacion del canal, ó sea una suma de 130 millones de francos, aplicada igualmente á cada uno de los proyectos.

Resuelto ya y votado por el Congreso tan importante asunto, los representantes de los pueblos interesados en la ejecucion más rápida de la obra, solicitaron de Mr. de Lesseps que aceptase la direccion.

Mr. Fernando de Lesseps, al cerrar las sesiones, se expresó de este modo: «En el momento de separarnos debo confesaros que he pasado por muchas perplejidades mientras que ha durado este Congreso. Yo no esperaba hace quince dias que me viese obligado á ponerme al frente de una nueva empresa. Mis mejores amigos han tratado de disuadirme de ello alegando que despues del éxito de Suez deberia descansar. Ahora bien, si se pregunta á un general que ha ganado una batalla si está dispuesto á ganar otra, no sabria ciertamente rehusar.»

La aceptacion de Mr. de Lesseps tuvo gran eco en el mundo. Por todas partes se decia y se imprimia que la Francia continuaba su mision de progreso.

Fué en estos momentos (1879) que Víctor Hugo, el gran poeta cuya vida cortó el destino antes de la terminacion del canal, escribia á Mr. Fernando de Lesseps una carta que contenia este pasaje: «Admirad al universo con los grandes hechos que no llevan consigo los males de las guerras. ¿Es acaso necesario conquistar el mundo? No, que él es vuestro, pertenece á la civilizacion y espera. Andad, obrad, marchad...»

Más tarde, en la Cámara de los diputados, Monseñor Freppel pronunció estas palabras: «Con la apertura del Istmo de Panamá, que está ya en vías de ejecucion, va á operarse un cambio considerable en las relaciones del mundo entero.» Esto estaba en la conciencia de todas las gentes.

De los trabajos del Congreso resultaba este hecho dominante, que el canal de Panamá costaria el doble del canal de Suez y produciria el triple desde el primer año de su inauguracion.

Los gastos todos de la ejecucion del canal de Panamá á nivel, comprendidos los trabajos accesorios de desviacion, presa, puertos extremos, diques, etc., se presupuestaban en mil setenta millones de francos, poco más del doble de Suez, que costó quinientos millones; y en cuanto á los productos, así como se habian calculado para Suez el primer año tres millones de toneladas de paso, á sean treinta millones de francos, se calculó para Panamá seis millones de toneladas de paso y noventa millones de francos.

En cuanto á la duracion probable de los trabajos, que la Comision técnica habia fijado en doce años, los ingenieros del canal de Suez que tomaron parte en los trabajos del Congreso, estimaron que el canal podria terminarse en ocho años, en lugar de los doce, esto es, en 1888, con tal que se aumentasen las previsiones normales de material.

Examinada la cuestion de si con relacion á los gastos seria productivo el nuevo canal, el Ponente de la Comision, Mr. Voisin Bey, Ingeniero general de puentes y calzadas, manifestó que: «con la cifra de gastos de construccion de mil setenta millones, el canal á nivel resultaria remunerador, porque aquí no se veria la empresa limitada á la fijacion máxima de una tarifa de diez francos, como ocurrió en Suez, sino que por el contrario, se podria perfectamente adoptar la de quince francos por tonelada, y esto bastaria para que, con relacion á un paso de cuatro millones de toneladas, muy inferior al de seis millones calculado por la Comision de estadística, se aseguraba desde luego un interés de 5 por 100 á los capitales invertidos, teniendo en cuenta los gastos anuales de entretenimiento y explotacion, calculados en 6.500.000 francos.»

Reconocida la posibilidad de abrir un canal marítimo directo á través del Istmo americano, y por otra parte la certidumbre de productos ámpliamente remuneradores de los capitales que se invirtiesen en la empresa, decidieron á Mr. de Lesseps á constituir la Compañía Universal del canal inter-oceánico de

Panamá con un capital social de 600 millones de francos, la autorizacion de reducirlo ó aumentarlo y la de obtener las sumas necesarias para concluir las obras por medio de préstamos en forma de obligaciones.

Queriendo Mr. de Lesseps afirmar el carácter universal de la empresa, exactamente como lo habia hecho al tratarse del canal de Suez, ofreció á los capitalistas americanos la mitad del capital previsto en los Estatutos. La circular que con este motivo les dirigió contenia los párrafos siguientes: «Creo conveniente fijar el capital de la Compañía en 600 millones de francos. Habiendo demostrado ya su intencion los capitalistas europeos de tomar parte en la empresa, como lo han hecho en la del canal de Suez, se les reservarán 300 millones, á que se eleva la mitad de la suscricion pública. La otra mitad queda á disposicion de los capitalistas de todos los Estados de América. Pero para no retardar la ejecucion de los trabajos, que deben abrir una vía necesaria á las relaciones marítimas y comerciales del mundo entero, la Compañía universal del canal inter-oceánico podrá empezar á funcionar con el capital que se reune en Europa. Cuando la América haya hecho conocer que acepta la parte que se le ha reservado, el producto entrará en el capital social, cuyos administradores serán elegidos entre los accionistas de las diferentes naciones que hayan contribuido á la obra cosmopolita» (1).

La suscricion al capital de los 300 millones de francos reservados á la Europa, se abrió en los dias 7, 8 y 9 de Diciembre de 1880, habiéndose interesado en ella 102.230 personas, por más del doble de las acciones ofrecidas. Acciones emitidas 600.000, y suscritas 1.206,609, de las cuales sólo en Francia 994.508.

Mr. de Lesseps se trasladó en 1880 á Panamá con una Comision técnica internacional, que debia estudiar sobre el terreno los precios unitarios de ejecucion y fijar la duracion probable de los trabajos. Esta Comision se componia de los señores siguien-

(1) Estos 300 millones de francos, valor de la mitad de las acciones reservadas á los americanos, no han llegado á emitirse, segun los informes que hemos podido adquirir.

tes: G. M. Totten, constructor del camino de hierro de Colon á Panamá. G. Dirts, ingeniero jefe del Waterstaat de Holanda. E. Boutan, Ingeniero de minas. W. W. Wright, General de ingenieros de los Estados-Unidos. V. Danzats, Ingeniero jefe del servicio de los trabajos del Canal de Suez. Pedro J. Sosa, Ingeniero colombiano. A. Ortega, Ingeniero colombiano. A. Couvreux, hijo, y G. Blanchet, contratistas franceses.

Esta Comision estableció, con sus correspondientes comprobantes, y por unanimidad, los gastos de ejecucion propiamente dicha del modo siguiente:

	Millones de francos.
Excavacion	570
Presa del Chagres	100
Desviaciones	75
Puertos de marea	12
Andenes	10
Imprevistos (10 por 100)	76
TOTAL	843

Evaluó igualmente en ocho años la duracion probable de los trabajos á los precios indicados.

Mr. de Lesseps, en una carta escrita el 22 de Febrero de 1880, resumia las observaciones que los trabajos de la Comision le sugerian, manifestando que seria posible realizar economías sobre los dragados, lo mismo que respecto á las obras de la presa del Chagres, y por último, que tambien se podia disminuir la cifra inscrita para imprevistos. Considero, añadia, que ciertos trabajos, cuya prevision en teoría no censuro, podrán en la práctica no ser necesarios hasta despues de la inauguracion del tránsito y acaso no lo serán nunca.

Con estas reducciones y aplazamientos, el gasto propiamente dicho de la ejecucion material del canal, sólo ascenderia á 658 millones de francos, en vez de los 843 presupuestos.

Entre tanto, una *Comision superior consultiva* habia sido convocada en París para examinar todas las cuestiones promovi-

das, bajo el punto de vista técnico, y fijar el programa de ejecucion de los trabajos; pero como importaba antes que todo no perder tiempo, Mr. de Lesseps confió á los Sres. Couvreux y Hersent, reputados contratistas, que al fin no dieron resultado, la ejecucion de las primeras obras, tales como la Comision técnica internacional las habia trazado, elevándose en conjunto á la cifra de 500 millones de francos.

Se trataba del costo de escavacion del canal de mar á mar, sin trabajos accesorios, se trataba sobre todo de organizar las canteras ó trincheras, en una palabra, del desmonte y de empezar los trabajos.

Se nombró Agente superior de la Compañía en el Istmo á Mr. Reclus, que tanto habia trabajado con Wyse en los estudios y trazados del canal, y se trasladó sobre el terreno en 1881 acompañado de los Sres. Couvreux y Hersent y de un numeroso personal para proceder al desmonte, á los estudios finales y á las instalaciones preliminares.

Todo el trayecto que debia recorrer el canal se dividió en doce secciones para la facilidad y organizacion de los trabajos, siguiendo el órden de Colon á Panamá en esta forma: primera, de Colon, desde la bahía de Limon hasta el kilómetro 8,5; segunda, de Gatun, desde la terminacion de la de Colon hasta el kilómetro 16; tercera, de Bohio-Soldado, hasta el kilómetro 26,8; cuarta, de Tabernilla, hasta el kilómetro 33; quinta, de San Pablo, hasta el kilómetro 39; sexta, de Gorgona, comprendiendo seis kilómetros hasta el 45; sétima, del Obispo, extendiéndose cinco kilómetros y medio; octava, de Emperador, desde el kilómetro 48,5 al 53,5; novena, de Culebra, con la extension de dos kilómetros; décima, de Rio Grande Superior, desde el kilómetro 53,5 al 55,5; undécima, de Paraíso, extendiéndose cinco kilómetros y medio hasta el 60; y duodécima, de Panamá, desde el kilómetro 60 al 73.

Mientras que en el Istmo se emprendian los primeros trabajos, en París se debatia la importante cuestion de si era ó no preferible concretarse desde luego á las obras indispensables para la apertura del tránsito de los buques, á lo que parecia inclinar-

se Mr. de Lesseps, con sólo un gasto total de 800 á 850 millones de francos, ó por el contrario, se arriesgaba la confianza de los accionistas, tan fáciles de alarmar por los adversarios de la empresa, con préstamos, siempre onerosos, á fin de emprender tambien los trabajos complementarios, ciertamente útiles é indispensables y que habrian de resultar mucho más caros si se ejecutaban debajo del agua despues de la inauguracion del canal, ateniéndose en esto al programa del Congreso internacional de 1879.

Convocada la Comision superior consultiva de las obras se decidió al fin que la construccion del canal se completase en lo posible antes de su inauguracion.

Esta Comision se componia de los señores siguientes:

Boutan, Ingeniero de minas.

Daubrée, miembro del Instituto y antiguo Director de la Escuela de minas.

Dirks, Ingeniero jefe del Waterstaat de Holanda.

Fourcy, Inspector general de puentes y calzadas.

Comendador Gioia, Ingeniero italiano.

Gournerie, miembro del Instituto, Inspector general de puentes y calzadas.

Almirante Jurien de la Gravière, miembro del Instituto.

Lalanne, miembro del Instituto, Inspector general honorario de puentes y calzadas.

Laroche, Ingeniero Jefe de puentes y calzadas.

Larousse, Ingeniero hidrógrafo.

Oppermann, Ingeniero de minas.

Pascal, Inspector general de puentes y calzadas.

Ruelle, Ingeniero Jefe de puentes y calzadas, director de la construccion en el camino de hierro París-Lyon-Mediterráneo.

Voisin Bey, Inspector general de puentes y calzadas.

Se habia previsto en el programa general que el período de organizacion de los trabajos, del planteamiento de las instalaciones y de la acumulacion en el Istmo de todo el material necesario para el desarrollo de las obras duraria dos años; período que serviria al mismo tiempo de experiencias para corregir cuanto no resultase conveniente.

El programa de los primeros trabajos, despues del trazado y desmonte general, estaba reducido á dragar, siguiendo el eje del canal, una vía de servicio entre Colon y Gatun, en una longitud de diez kilómetros; establecer un terraplen en Colon para la instalacion de talleres, sierras, almacenes, factoría de montajes y reparaciones, abrigos para el material móvil, oficinas y habitaciones para los empleados, un martilllo de defensa de un muelle de atraque para la descarga de los buques que condujesen material y provisiones; apertura de una cantera de excavacion en seco para rellenar el emplazamiento del terraplen; y apertura de otras muchas sobre el macizo montañoso de la Culebra, en medio del Istmo y en las cercanías, primer corte de la gran trinchera del canal marítimo, trabajo que permitia al mismo tiempo estudiar la naturaleza de los terrenos, las pendientes que en su consecuencia habria que dar á los taludes y empezar con las tierras extraidas de las excavaciones, el establecimiento de vías que facilitasen el trasporte de aquellas hácia el emplazamiento de la gran presa del Chagres en Gamboa.

La gigantesca obra del Istmo envolvia la extraccion de 120 millones de metros cúbicos de terreno, tanto en seco con las excavadoras, como de dragrado en el lecho del canal y en la bahía de Panamá; la desviacion del Chagres; la de una gran presa para contener las temibles y repentinas avenidas de este rio en la estacion de las lluvias torrenciales, regularizando su salida al canal de desviacion de tal modo, que nunca su nivel sobrepasase el de las orillas del canal y destruyese las obras; y finalmente, la inmensa trinchera de la Culebra, con 110 metros de altura, y las inmediatos de Emperador, Obispo, Rio Grande superior y Paraiso, que por sí solas, siendo la parte culminante del Istmo, equivalen á más de un tercio del cubo general.

Las obras principales las constituian la construccion de dos puertos en los extremos del canal, con todos los elementos para el servicio y reparaciones de los buques; una estacion central cerca de Tabernilla, en la medianía del canal próximamente, de cinco kilómetros de extension, para el cruce y detencion de los convoyes; y un puerto, con esclusas de marea, del lado del Pa-

cífico, en condiciones de asegurar á la marina universal su comunicacion con aquel mar á toda hora, fuesen cuales fueren la amplitud de las mareas y las corrientes que de ellas pudiesen resultar. Porque hay que advertir que áun cuando el nivel medio de los dos Océanos es sensiblemente el mismo, pues la pequeña diferencia de elevacion del Pacífico sobre el Atlántico, que se confunde con los errores instrumentales y varía segun las épocas del año desde 0,04 milímetros, por término medio, en los meses de Noviembre y Diciembre, á 0,23 en Mayo y Junio, diferencias que se pueden atribuir muy bien al régimen general de las corrientes en ambos mares, la amplitud de las mareas varía mucho, siendo en la bahía de Panamá de más 6 metros, y sólo próximamente de uno en la bahía de Limon en el Atlántico.

El establecimiento del puerto de Colon se atrasa unas nueve horas respecto al de Panamá, y por consiguiente, cuando es pleamar ó baja mar en este punto es media marea en el otro, y cada dia la diferencia de nivel máxima entre los dos mares es igual á la media amplitud de la marea del Pacífico, ménos la cuarta parte de la amplitud total de la marea del Atlántico, ó sean 3,05 metros. En mareas vivas se puede, pues, establecer que en las extremidades del canal en construccion el nivel del Pacífico es de tres metros á lo más sobre ó debajo del nivel del mar de las Antillas.

El canal debia tener 22 metros de ancho en el fondo con nueve de profundidad, y en la parte superior el ancho correspondiente á la inclinacion de los taludes segun la naturaleza y condiciones del terreno.

El 6 de Febrero de 1883 Mr. Dingler, Ingeniero jefe de puertos y calzadas nombrado Director general de los trabajos, partia para el Istmo despues de haber oido ante la Comision superior consultiva la exposicion de los diversos problemas que habia que resolver para la ejecucion rápida y definitiva de las obras.

Mr. Dingler volvia á París, despues de una residencia de tres meses en el Istmo de Panamá, con un programa de conjunto de todos los trabajos que habia que ejecutar, de acuerdo con

las instrucciones de la Comision superior, que los aprobó en totalidad, sin reserva alguna, y Mr. Dingler volvió al Istmo á plantearlos, suprimiéndose la Agencia superior y conservando como adjunto á Mr. Demarteau.

La organizacion de la direccion de los trabajos y la inspeccion sobre los contratistas, que al parecer dejaba algo que desear, sufrió entonces algunas variaciones, nombrándose por último al Ingeniero Mr. Hutin, primero como Subdirector y despues como Ingeniero jefe.

A fines de 1883 estaba ya realizada la organizacion de las canteras, los pedidos del material de máquinas, dragas excavadoras, rails, etc., la toma de posesion de los terrenos sobre toda la línea para la participacion efectiva de los contratistas comprometidos en las obras y el principio de ejecucion de las mismas, lo cual venia á constituir un esfuerzo equivalente á la tercera parte del trabajo total.

Y como quiera que segun los términos del artículo 4.° de la concesion, la Compañía del canal debia recibir del Gobierno de Colombia, gratuitamente, quinientas mil hectáreas de tierras en pleno dominio, con las minas que pudiesen contener y en las localidades que la Compañía eligiese, á medida que los trabajos del canal adelantasen, se envió un agente á Bogotá, cerca del poder ejecutivo, para solicitar que se hiciese la apreciacion oficial de los trabjos ejecutados y resultados adquiridos relativamente á la totalidad de la empresa concedida, con la idea de una cesion proporcional de las tierras ofrecidas en pleno dominio.

El 26 de Diciembre de 1883, el Gobierno de los Estados-Unidos de Colombia, remitia á Mr. Fernando de Lesseps una declaracion concebida en estos términos: «La Compañía del canal de Panamá tiene derecho á que se le adjudiquen, segun los términos del art. 4.° de la concesion, ciento cincuenta mil hectáreas, como el equivalente de un poco más del tercio de la ejecucion de las obras.»

Cada mes ganado sobre la fecha de la terminacion del canal, debiendo realizar una economía considerable á causa de los intereses que habia que pagar á los accionistas y obligacionistas,

Mr. Dingler recibió el mandato de preparar un material suficiente para asegurar la ejecucion del canal en 1888.

En la reunion de accionistas Mr. Lesseps expuso el programa de la Comision consultiva con el detalle del material adquirido y encargado, añadiendo: «Este material está calculado para ejecutar el total de las excavaciones en seco en tres años y los dragados en dos. De donde resulta que áun cuando hubiéramos empezado los trabajos en seco en 1.° de Enero de 1885 y los de dragado el 1.° de Enero de 1886, el canal podria estar terminado, matemáticamente, el 1.° de Enero de 1888. Para hacer frente á lo imprevisto, á pesar de los cálculos de rendimiento mínimo que acabo de exponeros y que responden ya á un imprevisto, tendremos en nuestro favor todo lo que se haya ejecutado de extraccion de tierras en seco ántes del 1.° de Enero de 1885 y lo que se haya ejecutado de dragados ántes de 1.° de Enero de 1886.»

La experiencia práctica del canal de Suez apoyaba estos datos.

En el canal de Suez, añadia Mr. de Lesseps, sobre una excavacion total de 75 millones de metros cúbicos, 50 millones se extrajeron durante los dos últimos años, es decir, cuando los ensayos de los diversos aparatos creados estaban bien terminados y que los contratistas poseian todas las máquinas y herramientas apropiadas al trabajo.

En la reunion de 23 de Julio de 1884 la Memoria del Consejo de administracion contenia este pasaje: «Es muy importante, ahora que hemos entrado en el pleno período de ejecucion de los trabajos, que nuestros asociados se penetren de las condiciones materiales que presiden, por todas partes, á la marcha de las canteras de trabajos públicos. El esfuerzo principal, en semejantes materias, es la instalacion, la creacion de aparatos, el ataque. Una vez en movimiento las máquinas, funcionan y mejoran sin cesar su rendimiento.»

No es tampoco, en el principio del período de ejecucion, que por sólo la apreciacion del cubo ejecutado puede formarse opinion exacta de la marcha de los trabajos, atendido que las pri-

meras tierras que hay que extraer, los primeros cubos son los más difíciles, los más lentos y los más costosos.

En esta época el Almirante Cooper, de los Estados-Unidos de América, tuvo ocasion de visitar los trabajos del canal de Panamá. Hé aquí en qué terminos expresó su opinion: «Aun cuando los trabajos ejecutados sean todavía relativamente poco considerables, en cuanto á la construccion propiamente dicha del canal, todos los estudios preliminares de trazado, todos los sondajes están terminados; el trayecto, en toda su longitud, está casi enteramente desembarazado de la vegetacion tropical; grandes cantidades de aprovisionamientos de todas especies están reunidas; casas y alojamientos apropiados para los empleados, están dispuestos en localidades elevadas y salubres; los hospitales están ya instalados y las previsiones para todas las eventualidades posibles son tan completas y tan bien entendidas, que estos preparativos prácticos para el gran impulso de las obras me afirma en la creencia de que el canal será finalmente llevado á buen término.»

En cuanto á la posibilidad de la terminacion en 1888, añadia el Almirante americano: «La empresa en su conjunto es tan gigantesca, que es difícil creer que esté terminada en tan corto espacio de tiempo; pero no puedo desconocer el hecho de que los franceses están á la altura de la obra, y que si se ven obligados á detenerse por falta de fondos suficientes, lo que esté hecho estará bien hecho, y que la obra estará bastante adelantada para que siempre tenga la ventaja sobre cualquiera otra línea. Despues de todo, la terminacion del canal es una cuestion de dinero, porque la empresa no ofrece ninguna dificultad técnica insuperable.»

En el año 1885, veinte contratistas ejecutaban el programa de Mr. Dingler, aprobado por la Comision superior consultiva. Estos contratistas, de diferentes nacionalidades, colombianos, americanos del Norte, ingleses, holandeses, suecos, suizos y franceses, ocupaban el Istmo en toda su longitud.

Estaban comprometidos á extraer en conjúnto 62.691,565 metros cúbicos, por una suma total de 219.295.974 francos.

El cubo comprometido representaba la mitad del total (120 millones), máximo que habia que extraer para acabar completamente el canal, las derivaciones y los puertos.

Seria temerario cifrar exactamente lo que costarán los 60 millones de metros cúbicos que quedarán por extraer despues de los 60 millones contratados; pero la experiencia de trabajos análogos ha demostrado que la mejor práctica de las máquinas en el trabajo, la simplificacion de los aparatos y la obra continuada de las trincheras, despues de la terminacion de una parte contratada, con la concurrencia de contratistas instruidos por lo ya ejecutado, maniobrando con máquinas perfeccionadas por el trabajo mismo, aseguraban para la terminacion de la excavacion precios iguales á los primeros.

Sin embargo, para evitar toda equivocacion, doblando aproximadamente los precios aceptados para la extraccion de los primeros sesenta millones de metros cúbicos, y aplicándolos á los anteriores sesenta millones, se llega así á un gasto total de seiscientos millones de francos para la excavacion propiamente dicha del canal marítimo, de los canales de derivaciones y de los puertos.

La ejecucion de los trabajos accesorios, obras de arte, gastos de estudios y de organizacion pagados, los de administracion y demás, en fin, los cargos resultantes de los intereses á los accionistas y obligacionistas conducian á las evaluaciones del Congreso Internacional de 1879.

El Sun de 15 de Octubre de 1884 publicaba esta conclusion de un exámen sobre los lugares respecto á los trabajos del canal: «Las últimas noticias del Istmo están de acuerdo en manifestar que si el dinero está pronto, el canal de Panamá puede con toda probabilidad concluirse en 1888. La parte más árdua de la empresa, y la más costosa al mismo tiempo, ha sido el trabajo preliminar. Los Ingenieros americanos que han estudiado sobre el terreno los progresos ya alcanzados, son de opinion que la excavacion del canal puede proseguirse activamente si dura el dinero. Es, pues, enteramente una cuestion de recursos, como lo decia el Almirante Cooper en 1883, toda vez que el corte del Its-

Quinta parte

Colon.—Trayecto del ferro-carril.—Panamá.—Hospitales.—Visita á las obras.

Fondeados en la bahía de Limon, donde fondeó el primero Colon con sus carabelas, y á corta distancia de la poblacion que lleva su glorioso nombre, contemplando á lo lejos, en el fondo de la bahía, la entrada del canal, que será enlace de los dos mares y servirá de paso al comercio del mundo, en vano esperábamos á la Sanidad que viniese á darnos entrada. Allí, poblacion esencialmente libre, no se usan esas formalidades ni se examinan procedencias.

La bahía de Limon es segura y abrigada, y sólo algo expuesta á los vientos del Norte, que alguna vez suelen soplar con mucha fuerza, causando estragos en los buques que no cuentan con buenas anclas y amarras. En el fondo, en las inmediaciones de la entrada del canal, se veian los restos de varios buques perdidos durante el último temporal que descargó sobre la bahía con fuerza inusitada. Estos siniestros son poco comunes en la bahía de Colon.

Durante la estacion seca, de Diciembre á Mayo, los vientos reinantes soplan de la region del Norte. En general, en Diciembre los vientos vienen del N. al NO., y de Enero á Mayo, del N. al NE.

Durante la estacion de las lluvias, de Mayo á Diciembre, los vientos se vuelven más indecisos, pierden en intensidad y soplan con bastante frecuencia del S. al SE. ó SO.

Se hallaban en el fondeadero un vapor holandés, otro americano, una barca y ocho ó diez goletas que no ostentaban pabellones.

Poco despues de las diez de la mañana se presentó á bordo D. Salvador Maristany, representante de la Trasatlántica española, que nos esperaba en Colon hacia ya unos dias con órdenes de unirse á la Comision.

A poco rato se vió venir otra embarcacion con el Vicecónsul de España Sr. Stevenson, presidiendo una comision de la pequeña colonia española, acompañada de una música que, al atracar al costado, rompió tocando los armónicos acordes de la Marcha Real, himno verdaderamente nacional que, en aquellas apartadas tierras, tan lejanas de la pátria querida, encontraban mayor eco en nuestros corazones.

Estos compatriotas nuestros, llenos de emocion al pisar el *Magallanes* y contemplar la bandera española que arbolaba en su popa y la blanca blasonada de su ilustre propietario, apenas encontraban frases con que felicitar y ensalzar al Marqnés de Campo y á la Comision, á la que dieron la más cordial bienvenida, ofreciéndola sus modestos recursos y servicios, que fueron sentidamente agradecidos.

A las doce y media, con la música en la toldilla tocando aires nacionales, nos pusimos en movimiento con direccion á los muelles, quedando completamente amarrados al número 2, próximamente á las dos de la tarde. Atracados á los muelles habia varios vapores extranjeros.

En aquel momento recibimos una atenta comunicacion (Apéndice número 30) del Superintendente general del ferro-carril, poniendo á nuestra disposicion un tren especial que nos condujese á Panamá el dia siguiente 12, á las nueve de la mañana.

A poco rato bajamos á tierra para recorrer la poblacion y saludar al Prefecto Sr. Céspedes y á Mr. Ward, Superintendente general del ferro-carril, y dar las gracias á este último por sus atenciones.

Al pisar el territorio de Colombia dirigimos un saludo al Ministro de España en Bogotá, rogándole presentase el homenaje

de nuestros respetos al Presidente de la República. Telegrama que fué contestado del modo más expresivo. (Apéndice número 31.)

La ciudad de Colon, como el Fénix, ha renacido de sus cenizas.

Apenas hace un año, el 31 de Marzo de 1885, que fué completamente incendiada por uno de los caudillos de la revolucion colombiana, Prestan y sus secuaces, reduciendo á cenizas toda la poblacion, los muelles, trenes del ferro-carril, etc., causando una pérdida material de más de seis millones de pesos, y ocasionando la muerte, en los estragos del incendio, á diez y ocho personas, ente ellas tres mujeres y dos niños. El rebelde Prestan con sus hordas se apoderó de la ciudad, y viéndose despues cercado y perdido por la persecucion de las tropas nacionales, cumplió sus amenazas incendiando la poblacion y entregándola al saqueo y al pillaje. Muchos de los rebeldes fueron fusilados sobre el terreno de sus robos, y sus cuerpos los consumieron las llamas. El cabecilla Prestan fué más adelante ahorcado en Colon. El instrumento del suplicio estaba todavía en pié á nuestra llegada.

Almacenes, casas, hoteles, muelles, coches del ferro-carril, todo ardió; sólo se libró el arrabal americano y el francés, que están en cierto modo aislados de la ciudad, en los dos extremos, y que al mismo tiempo defendian, al primero, fuerzas desembarcadas de los buques de guerra de los Estados-Unidos, y al segundo, empleados y obreros del canal.

Una poblacion de unas diez mil almas, que es lo que cuenta Colon, se quedó en un momento sin hogares y la mayor parte en la miseria.

Hoy la ciudad es toda nueva, con calles anchas y tiradas á cordel; la totalidad de las casas de madera, estilo americano, de bonito aspecto, pero el terreno en que está edificada es tan pantanoso, tan lleno de charcas, que la hacen muy mal sana. A todas horas se oye el canto de la ranas, áun debajo de las casas, construidas muchas de ellas sobre pilotes.

Si á esto se agrega la falta absoluta de alcantarillado, el mayor

desaseo en las calles y el desconocimiento completo de la higiene, á nadie sorprenderá que en esas condiciones, y en un clima cálido y en extremo húmedo, resulte muy enfermiza, y no admirará que en sus habitantes se ceben las fiebres palúdicas, las perniciosas y el vómito. Si el terreno se sanease mejorarian mucho sus actuales condiciones. En invierno, con las lluvias, el piso se pone intransitable. Los arrabales americano y francés, situados en puntos muy ventilados por las constantes brisas del Atlántico, disfrutan de condiciones mucho más favorables. El americano en la extremidad exterior de la Península de Manzanillo, compuesto de grandes hoteles y chalets rodeados de jardines, y el francés, en el terraplen, en la cabeza del canal, á la entrada por la parte del Atlántico, con calles anchas, enarenadas y cuidadas, flores y árboles por todas partes, ofrecen mayor seguridad para la salud.

En este lindo arrabal francés está situada la estátua en bronce de Colon, regalada por la Emperatriz Eugenia al Estado de Colombia, en un digno rasgo de españolismo, y trasladada á la entrada del canal, despues del incendio, con anuencia del Gobierno del país, hallándose presente Mr. de Lesseps, en su última estancia en el canal.

Al pié de la estátua se lee la inscripcion siguiente en francés: «Statue de Cristophe Colomb, donnée par l'Imperatrice Eugénie: erigée á Colon par decret de la legislature de Colombia du 29 Juin de 1866. Par le soins de la Compagnie universalle du Canal maritime de Panamá. Le 21 Fevrier 1886».

Así como la estátua de Colon figura gloriosamente en la entrada del canal inter-oceánico por la parte del Atlántico, debido á la augusta española que ocupó el trono de San Luis, sería de desear que, terminada esta grandiosa obra que enaltece á nuestro siglo, regalara España á la Compañía Universal otra de Vasco Nuñez de Balboa, para situarla en el otro extremo que da entrada al Pacífico, señalando á los buques el paso á este mar descubierto por él hace trescientos setenta y tres años.

Cuenta la ciudad de Colon con seis muelles, algunos de ellos cubiertos y cerrados. Los números 1 y 2, que están en este caso,

pertenecen á la Compañía del ferro-carril, y entran los trenes en ellos, hallándose la estacion muy cerca. El 3 es de la propiedad de la Mala Real inglesa; el 4 y el 5 están todavía en reconstruccion, habiendo sido, como todos los demás, destruidos por el incendio; pertenecen á la Compañía del canal. El número 6 á una Compañía americana. Las tarifas de atraque son económicas.

Entre los vestigios que quedan todavía del voraz incendio, llaman la atencion los rails tendidos en algunas calles, retorcidos por la accion del calor.

Es tal la tranquilidad ordinaria de las aguas en la bahía de Colon, que en los dias que estuvo el *Magallanes* atracado al muelle, no se notó el más ligero movimiento.

Los habitantes de Colon, en su mayoría, son negros de Jamáica y Nueva-Orleans con sus familias, colombianos, venezolanos, anglo-americanos, franceses, la mayor parte empleados del canal, y pequeñas colonias de España y otras naciones de Europa.

Reina mucho movimiento mercantil en Colon, debido al gran tráfico del ferro-carril y al movimiento y vida de las obras del canal.

La moral pública deja bastante que desear, toda vez que ciertos establecimientos, que en las ciudades populosas se mantienen siempre con notable reserva, allí se ostentan con públicos anuncios en los balcones, reclamos indicativos del objeto á que se dedican.

No reinan, pues, las mejores costumbres en Colon, y á veces la seguridad personal por las noches en el tránsito por las calles, no es lo que debiera ser, á pesar de la numerosa policía armada que vigila por todas partes.

La multitud que frecuenta hasta las altas horas de la noche cafés y tabernas, son causa de frecuentes desórdenes. El exceso de bebidas espirituosas en un clima ya de suyo tan destructor, ocasiona muchas víctimas en las ínfimas clases del pueblo. El actual Prefecto de Colon, Sr. Céspedes, despliega gran energía para ir corrigiendo todos los males que ligeramente hemos reseñado. De su órden vino á bordo una guardia de once soldados y un Oficial para custodiar el *Magallanes*, que estaba en el mue-

lle con plancha á tierra. El Oficial, como correspondia, fué invitado á nuestra mesa. Por la noche vino el Prefecto á devolvernos la visita y con él los Oficiales de la pequeña fuerza colombiana de guarnicion en la ciudad. Por ellos supimos las numerosas bajas que experimentan los batallones que bajan al Istmo procedentes de los departamentos y tierras altas del interior. Los pobres indios sufren los mayores estragos por la fiebre amarilla que los diezma.

El dia 12 de Abril á las nueve de la mañana, salíamos puntualmente para Panamá en un tren especial compuesto de dos confortables coches-salones, corridos y provistos de cómodos asientos. Nos acompañaban el Superintendente general y el Secretario del ferro-carril, Sres. Ward y Reed, personas en extremo simpáticas, que mientras permanecimos en el canal nos dispensaron las mayores atenciones.

El bellísimo panorama que se desarrolla á la vista del viajero en todo el tráyecto del ferro-carril desde Colon á Panamá es indescriptible.

Los numerosos pueblecillos de las estaciones, los campamentos de obreros, chalets y hoteles de los empleados, los edificios de oficinas y talleres, situados generalmente en los puntos más elevados y sanos, siempre en situaciones pintorescas; la animacion de tanta tienda de víveres y efectos de todo género, fondas, cervecerías y pequeñas industrias; el movimiento de tanto tren que se cruza, cargado de pasajeros y mercancías; la multitud de gentes que pulula en aquella continuada poblacion de europeos, americanos, negros, chinos, indios, etc.; aquellos rios de frondosas orillas que con vertiginosa velocidad corta el tren ó cuya direccion sigue, sirviendo de recreo á la vista; y, por último, la espléndida vegetacion de aquellas tierras tropicales que en las laderas del camino forma á veces una espesa cortina de verdura, de gigantescas plantas entrelazadas, sobre todo en la vertiente del Atlántico, más rica en vida vegetal, impresiona vivamente el ánimo del modo más agradable, muy distante por cierto de suponer que allí no reinen siempre la salud y la felicidad.

Pero las mismas causas que en Colon, el calor, la humedad y

el terreno pantanoso de las partes bajas del Istmo, producen los mismos efectos. En medio de aquel panorama encantador, en aquella atmósfera límpida, rica de luz, y en aquel ambiente cargado de aromas, que en las primeras horas de la mañana y á la caida de la tarde se aspira con tanta delicia, va envuelto el veneno mortal del paludismo.

A las once y media de la mañana llegábamos á la estacion de Panamá. Allí nos esperaban para recibirnos el Cónsul de España Sr. Rizzo y el Secretario general de la Compañía del Canal Mr. Crozes. En coches de la Compañía, que estaban preparados al efecto, nos trasladamos al hotel Gran Central, en donde nos instalamos, y despues de almorzar con el apetito de un viaje matinal, acompañados del Superintendente general del ferrocarril Mr. Ward, pasamos á las dos de la tarde á visitar á Mr. Leon Boyer, Director de los trabajos del canal, al que expusimos nuestro deseo de visitar las obras, siendo recibidos con la mayor cordialidad y dejando combinada nuestra primera excursion á las canteras para el dia siguiente. El resto de la tarde lo empleamos en recorrer la poblacion.

El único periódico diario que se publica en Panamá, el *Evening Telegram*, en tres idiomas, inglés, francés y español, tuvo la atencion de saludar nuestra llegada y darnos la bienvenida.

Es Panamá una ciudad regular que, por su aspecto, no puede negar su orígen español. Situada en una península pedregosa, estuvo en otro tiempo bien fortificada. Hoy es capital del departamento de su nombre en la República de Colombia, y cuenta con 25.000 habitantes. Sus calles, tiradas á cordel y trazadas de N. á S. y de E. á O., ostentan extensos y cómodos edificios de antigua y moderna construccion. La catedral y varias iglesias y conventos, algunos en ruinas, todos del tiempo de los españoles, no ofrecen nada de particular en su arquitectura.

Desde 1521, en que la importancia del Darien habia decaido mucho, se trasladó á Panamá el asiento del Gobierno de los españoles en aquella parte de América, y la Sede episcopal de Santa María la Antigua, Primada del Nuevo Mundo, se trasfirió igualmente á Panamá en 1526.

El mucho tráfico, en su mayoría de tránsito, que sostiene hoy con Europa y América, y sobre todo con las naciones que baña el Pacífico, debido al ferro-carril interoceánico, y los grandes establecimientos de comercio que posee, la hacen hoy una ciudad cosmopolita en donde se oyen todos los idiomas.

Cuenta Colon con numerosas fondas y hoteles, siendo el principal de estos el Gran Central, tenido por un anglo-americano, situado en el punto más céntrico de la poblacion, en la plaza de la Catedral, en donde está tambien el gran edificio que ocupa la direccion de las obras del canal y el palacio del Obispo. Esta plaza es alegre y de bonito aspecto; en ella hay varios cafés muy concurridos.

El paseo de Las Bóvedas, resto de las antiguas fortificaciones, en donde hoy está el presidio, ofrece del lado del mar un punto de vista en extremo pintoresco. Desde allí, dominando la extensa bahía, se descubren inmediatos los fértiles y poblados islotes Flamenco y Perico, que constituyen el verdadero fondeadero de los muchos vapores que frecuentan el puerto de Panamá, y á la derecha las frondosas orillas de Boca grande, entrada del canal por la parte del Pacífico.

El arrabal de Santa Ana, situado en el Istmo que une á Panamá con el continente, es casi tan grande como la ciudad. En su extremidad N. está la estacion del ferro-carril. Saliendo de la poblacion por esta parte se deja á la izquierda el cerro del Ancon, bella colina de cerca de seiscientos piés de altura, en cuya falda se extienden los numerosos edificios que constituyen el magnífico hospital central de la Compañía del canal. Siguiendo hácia afuera de la poblacion se prolongan otras colinas más bajas con extensas sabánas, praderas y bosquecillos, sembrados de casas de recreo, donde pasan el verano las famillas acomodadas y paseo diario en las hermosas tardes de aquel clima para los que disfrutan de las comodidades de carruaje.

El vuelo que ha tomado Panamá con el ferro-carril y con la vida y movimiento de las obras del canal han hecho elevar los precios de todos los artículos y los de los alquileres de habitaciones, hasta el extremo de pagarse por muchas casas setecientos

y ochocientos pesos mensuales, lo cual hace la residencia allí carísima.

En la poblacion se nota gran descuido en la higiene y la limpieza, lo cual, unido á los miasmas de las baja-mares con el tórrido sol de aquel clima y el desagüe de los alcantarillados al descubierto, la hacen bastante mal sana. En ese mismo dia que llegamos á Panamá falleció por la tarde de una perniciosa, de que fué atacado por la mañana, el General Gaitan, uno de los caudillos de la última revolucion de Colombia, que estaba prisionero en una fortaleza de la ciudad.

La ciudad de Panamá ha cambiado ya una vez de localidad. La antigua, fundada por Spínola en 1518, fué tomada y destruida por los piratas al mando de Morgan en 1673. Estaba situada en la boca de un riachuelo á unas cuatro millas al N. de la actual. Hoy todavía se descubren desde el fondeadero una torre, pilares y fragmentos de murallas, únicos restos de una ciudad opulenta en su dia.

En tiempo de los españoles describia Dampier su gran vida y movimiento en estos términos: «Es una floreciente ciudad y el canal, por donde transitan todos los efectos y tesoros que se exportan é importan en todos los puertos del Perú y Chile; por tanto, sus almacenes nunca están vacíos ni se ve la rada sin buques; además, una vez cada tres años, cuando la Armada española viene á Porto-Velo, recala tambien á Panamá la flota de Lima con los tesoros del Rey y otros muchos buques mercantes con ricos cargamentos. En esta época se llena la ciudad de mercaderes y caballeros; los marinos se ocupan en el desembarco de los tesoros, y los muleteros en cargarlos en sus mulas, que atravesando el Istmo en grandes caravanas, se dirigen á Porto-Velo y regresan muy luego con efectos europeos; por estar la poblacion tan ocupada, no es posible conseguir el alquiler de un esclavo en estos dias, ni áun por ocho pesos diarios; los aposentos y comestibles encarecen extraordinariamente.»

Tal era la vida de la antigua Panamá española, poblacion de gran importancia en aquella época, extremo de la carretera que

atravesaba el Istmo y que utilizaban los españoles para el tráfico de su comercio.

Hoy que se conoce el vapor como propulsor de las naves, y que las transacciones del comercio universal han adquirido grandes proporciones, la nueva Panamá y Colon son centros en que hacen escalas, y de donde parten multitud de vapores que van y vienen á los Estados-Unidos, Europa y las Antillas por un lado, y por otro á los principales puertos de los Estados que baña el Pacífico.

En la noche de este dia, acompañados del Cónsul de España, fuimos á saludar al Gobernador militar y político del departamento, General Santo Domingo Vila, de cuyos lábios oimos las frases más cariñosas y entusiastas para España y el ofrecimiento de cuanto servicio necesitásemos. La guardia de su palacio hizo los honores á la entrada y á la salida. El dia 13, á las seis y media de la mañana, nos trasladamos á la estacion del ferrocarril en los carruajes que á nuestra disposicion puso la Compañía, y á poco rato llegó Mr. Boyer y otros Ingenieros que debian acompañarnos en nuestra primera visita á las obras. A los pocos minutos estaba en movimiento el tren especial que nos conducia.

Pasamos rápidamente las estaciones de Corrozal, Rio Grande, Pedro Miguel, Paraiso, Cima, Emperador, y llegamos á las Cascadas á eso de las ocho de la mañana.

Allí nos esperaban caballos para los que quisieran hacer la excursion con más comodidad. Muchos preferimos ir á pié, no sólo por no considerarnos buenos ginetes, sino atendiendo á las dificultades del terreno, accidentado y obstruido á cada paso por numerosos rails para el movimiento de máquinas y trenes de arrastre de tierras y materiales.

Viendo trabajar las excavadoras, oyendo las explicaciones de los Ingenieros franceses, contemplando las inmensas voladuras practicadas, y estudiando el trazado y los terrenos que hay que remover, llegamos á eso de las diez y media, despues de haber andado, con los rodeos, de seis á siete kilómetros, á una de las casas de los Ingenieros, de Mr. Galtier, situada en la cima de una

colina, en Bajo Obispo, y abrasados de calor, bañados en sudor, descansamos una media hora, tomando con ansiedad los refrescos con que nos obsequió su hospitalidad en aquel mar de fuego.

De allí bajamos al Chagres, y en canoas, hechas de gigantescos troncos de árboles y conducidas por negros, fuimos á desembarcar en las cercanías de Matachin, disfrutando de un paisaje encantador. En un frondoso y pintoresco remanso de este rio habia un grupo de mujeres de ébano lavando y bañándose, que fijó la atencion de todos nosotros, y sobre todo del artista Campuzano, que acompañaba á la expedicion. Era un verdadero cuadro típico de belleza tropical digno de haberse fotografiado si hubiésemos tenido las máquinas á mano.

Desde Matachin, en donde nos esperaba el tren, regresamos á Panamá, con una velocidad de 60 kilómetros por hora.

Cuentan las crónicas que el nombre del pueblecillo y estacion de Matachin, se debe á que en los tiempos de la construccion del ferro-carril, los numerosos chinos que trabajaban en las obras, padecian de tal modo de nostalgia, que eran muy frecuentes entre ellos los suicidios, y como en ese lugar ocurrian en su mayor parte, se le puso el triste nombre de Matachin.

Poco despues de medio dia estábamos de vuelta en nuestro Hotel, habiéndonos hecho el obsequio de almorzar con nosotros el Ingeniero Director de los trabajos, Mr. Boyer, y el de la quinta division, Mr. Nosallac Pioch.

Por la tarde visitamos á los Cónsules de varias naciones que habian tenido la atencion de venir á saludarnos y al Dean de la Catedral. En las últimas horas, á la caida del sol, acompañados del Sr. Boyer, y en carruajes de la Compañía, fuimos de paseo á la hermosa sabána que se extiende en las afueras de la poblacion.

El dia 14, á las ocho de la mañana, nos encaminamos al muelle acompañados del Ingeniero Sr. Nosallac Pioch, y en dos canoas nos dirigimos al vaporcito *Louise,* de la Compañía, que nos condujo, atravesando la espaciosa bahía y pasando por las inmediaciones del pintoresco grupo de islas que abrigan el fondeadero, á la parte del canal que debe dragarse y que está trazado

entre la Isla Perico y Rio Grande, por medio de boyas blancas que indican el ancho de cien metros que debe tener.

Allí funcionaba una magnífica draga venida de Inglaterra para el Estrecho de Magallanes, la que pasamos á visitar detenidamente.

Despues nos dirigimos á la Boca, en donde la Compañía tiene buenos talleres de montaje y reparacion, que examinamos en todos sus detalles, y en los que se estaban montando hasta diez dragas nuevas, venidas de Bélgica en piezas, que deben funcionar en Rio Grande y en la parte del canal por el Pacífico.

Recorridos los talleres, nos volvimos á embarcar en otro vaporcito más pequeño y remontamos el trazado del canal por Rio Grande hasta cerca de Corrozal, desde donde regresamos.

En este punto hay dos dragas de madera americanas abandonadas, pertenecientes á unos contratistas que fracasaron en su empresa.

Nada más pintoresco que las frondosas orillas de Rio Grande. En él abundan los caimanes; pero nosotros sólo logramos ver dos, á los que saludamos con tiros de carabina, que resbalaron y no hicieron mella en su poderosa coraza. Lentamente y con el mayor desden por nuestro saludo, se lanzaron al agua desde la orilla, en donde tomaban el sol, confundiéndose por su color con los troncos de los árboles. Uno de ellos tenia más de dos metros de largo.

De vuelta en la Boca á las once y media, regresamos á Panamá por tierra en los carruajes de la Compañía.

Por la tarde fuimos á visitar el magnífico hospital Central, situado en un punto dominante del cerro del Ancon, en extremo ventilado, y desde el cual se disfruta del más bello panorama de la poblacion, la bahía y terrenos de alrededor.

Está el hospital dividido en una porcion de edificios, aislados unos de otros, rodeados de jardines, con todo lo necesario para la asistencia de numerosos enfermos, tanto de los obreros y empleados de la Compañía como de los extranjeros extraños á las obras.

Cuenta dentro de su recinto con extensos terrenos para man-

tener vacas, carneros, aves, etc., así como con espaciosos lavaderos y demás servicios.

Las Hermanas de la Caridad están en Panamá y en Colon encargadas de los hospitales de la Compañía, con esa sublime abnegacion que las lleva á todas partes en donde hay que aliviar y consolar los sufrimientos de la humanidad, notándose en todos los detalles el esmerado cuidado con que se consagran á esa santa obra de su humilde instituto que las convierte en ángeles en este valle de miserias. En cada sala hay una de ellas, encargada de la vigilancia y cuidado de los enfermos.

Recorrimos todas las salas ocupadas, en que habia unos trescientos enfermos, en su mayoría negros, atacados de calenturas, disentería, pulmonías y fiebre amarilla.

Entre ellos habia algunos mutilados, ya en vías de curacion, víctimas de una horrorosa voladura, de 15.000 kilógramos de pólvora, ocurrida en el depósito de Rio Grande Superior en 29 de Marzo, hacia diez y seis dias, que ocasionó ocho muertos y cuarenta heridos, diez de estos últimos de gravedad.

La explosion se sintió en Panamá y en la bahía, mientras que en el punto de la ocurrencia y en Cucaracha y la Culebra se vinieron al suelo muchas casas, ocasionando gran número de contusos.

El telégrafo del ferro-carril quedó interrumpido, atribuyéndose este desgraciado accidente al intento de un robo de pólvora por unos indivíduos de Paraiso que, al efecto, conducian un caballo que debia cargar con los barriles robados. El pobre animal se encontró hecho pedazos.

Está encargado de la sala de cirujía el hábil y distinguido Doctor cubano Sr. Masforrell.

El servicio sanitario en el Istmo es sin duda, de todos los que la Compañía del Canal ha organizado, el que ha sido por su parte objeto de la mayor solicitud, de los mayores sacrificios y de los esfuerzos más constantes. Es preciso decirlo en su honor.

Treinta médicos y cincuenta practicantes y enfermeros componen el personal destinado á este importantísimo servicio, es-

cogido con el mayor esmero, y que lo desempeña con un celo é inteligencia que nada deja que desear.

Este servicio, que responde á una doble necesidad, está dividido en dos partes: los hospitales y la línea de los trabajos. En esta última diez y siete médicos, asistidos cada uno de muchos ayudantes enfermeros, están colocados en las secciones. Su mision consiste en visitar todos los enfermos ó heridos que residen en el territorio de su circunscripcion, en tratar á domicilio á los que juzgan que pueden estar en ellos bien cuidados y en hacer trasportar á los demás en las ambulancias, segun el punto de la línea en que se encuentren, ya al hospital Central de Panamá, ó al de Colon.

La Compañía, como se ha dicho, posee tres establecimientos destinados á recibir los enfermos; el hospital Central de Panamá, el de Colon y el Sanitarium de la isla de Taboga, este último especialmente consagrado á los convalecientes ó á los agentes que tienen necesidad de algunos dias de descanso.

El Hospital Central de Panamá, en una bella situacion sobre las vertientes Norte y Oeste de la colina del Ancon, da frente al golfo. Ha sido construido por el tipo inglés, modificado segun las exigencias del clima. Todas las salas, en número de diez y seis, están aisladas entre sí, formando otros tantos pabellones, rodeados de una galería abierta que permite á los enfermos pasearse al abrigo de los rayos del sol. Las salas destinadas á las personas atacados de enfermedades contagiosas están enteramente separadas del grupo de los pabellones. El conjunto de los edificios, comprendidos los que están destinados al alojamiento de las religiosas, al de los médicos, á la farmacia, á la administracion, etc., se extienden sobre un trayecto de más de un kilómetro. Un espacioso camino de carruajes, perfectamente cuidado, une entre sí las diferentes partes de este conjunto.

El Hospital Central de Panamá se inauguró el 1.° de Setiembre de 1882, ascendiendo los gastos de construccion á 832.724,97 pesos fuertes.

Lo mismo que el Hospital de Colon, está abierto para todos los enfermos que bajo cualquier título pertenecen al personal que

trabaja en el Istmo, agentes y obreros, dependiendo, ya sea de la Compañía ó de los contratistas; para los extranjeros, y tiene además asilados á los huérfanos de los obreros, á quienes ocupa en trabajos del establecimiento.

El movimiento mensual de las entradas y salidas es de unas quinientas personas, que se reparten en las tres categorías siguientes:

1.°, europeos; 2.°, colombianos, hombres de color, chinos, etc.; y 3.°, cirujía.

A la cabeza de estos servicios están colocados ocho médicos escogidos, asistidos de otros muchos internos y estudiantes.

Ya hemos dicho que religiosas de la Orden de San Vicente de Paul están encargadas, con la ayuda de suficientes enfermeros, de ejecutar las prescripciones de los médicos, y de velar por los enfermos, lo que ejecutan con la admirable solicitud de su mision caritativa.

Las visitas de los médicos tienen lugar dos veces al dia, y en el intervalo de estas visitas los internos, con título, están prontos dia y noche para suplirlos.

La farmacia está dirigida por un farmacéutico jefe, que tiene á sus órdenes otros doce boticarios subalternos.

Un Inspector general está encargado de la gestion financiera, y depende de él directamente un bibliotecario que se ocupa especialmente del trabajo de la estadística.

El Hospital de Colon, ménos importante que el de Panamá, está organizado exactamente bajo las mismas bases, y construido sobre un plan idéntico. Ha sido inaugurado el mismo año. No difiere del Central más que en el menor número de enfermos que recibe, y en el personal naturalmente más restringido que lo dirige.

El cuadro que sigue indica la cifra mensual de los enfermos que han sido tratados en ambos Hospitales, desde su instalacion, el de los fallecimientos ocurridos durante este tiempo y, por último, la proporcion de éstos con el movimiento de los entrados y salidos:

MESES DEL AÑO.	HOSPITAL DE PANAMÁ.			HOSPITAL DE COLON.		
	NÚMERO de enfermos.	NÚMERO de fallecidos.	TÉRMINO medio de mortalidad.	NÚMERO de enfermos.	NÚMERO de fallecidos.	TÉRMINO medio de mortalidad.
Setiembre, 1882	107	7	6.54	»	»	»
Octubre	107	7	6.54	»	»	»
Noviembre	200	12	6	140	7	5
Diciembre	277	5	1.08	140	7	5
Enero, 1883	420	11	2.62	117	2	1.70
Febrero	362	9	2.48	95	4	4.02
Marzo	400	16	4	120	8	6.66
Abril	442	9	2	97	4	4.12
Mayo	405	15	3.70	105	5	4.75
Junio	402	20	4.97	97	4	4.12
Julio	397	24	6.04	142	11	7.74
Agosto	495	14	2.75	155	7	4 51
Setiembre	507	30	5.91	162	7	4.32
Octubre	635	32	4.80	120	15	1 25
Noviembre	592	43	7.38	142	13	9.15
Diciembre	517	40	7.73	132	12	8.08
Enero, 1884	555	40	7.20	122	8	6.55
Febrero	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Junio	500	30	6	192	22	11.45
Julio	455	44	9.67	390	18	4.06
Agosto	722	66	9.14	305	22	7.21
Setiembre	710	73	1.02	345	24	6.95
Octubre	795	89	11	335	43	11.34
Noviembre	775	85	1.09	347	42	14.98
Diciembre	740	81	10.94	375	48	12.80
Enero, 1885	615	57	9.26	332	38	11.44
Febrero	345	32	9.27	242	26	10.74
Marzo	507	33	6.50	167	20	12.57
Abril	440	27	6.10	167	20	12.57
Mayo	432	27	5.48	195	13	6.66
Junio	460	43	9.34	285	45	15.78
Julio	540	40	7.40	210	36	17.14
Agosto	655	46	7.02	207	28	13.56
Setiembre	725	81	11.17	242	33	13.63
Octubre	637	63	9.89	235	18	7.65
Noviembre	737	66	8.55	267	14	5.61
Diciembre	577	50	8.66	200	16	8
Enero, 1886	577	50	8.66	180	15	8.33
	21.000	1.577		7.731	705	

Veintiocho mil setecientos treinta y un enfermos, 2.228 fallecidos, término medio de mortalidad, 7'94 por 100, en tres años y cinco meses, cifras de la estadística oficial de los hospitales de la Compañía, que no pueden servir, sin embargo, para apreciar la salubridad del Istmo, segun veremos más adelante.

En cuanto á la proporcion de los fallecidos con el número de obreros, es muy difícil establecerla de un modo preciso, porque si se calculase sobre las cifras de los hombres presentes en los trabajos, no se tendrian en cuenta todos aquellos que han pasado en el Istmo un tiempo más ó ménos largo, y que despues de haberlo dejado, han sido reemplazados por otros recien llegados, de modo que si bien la cifra de la poblacion flotante se conserva sensiblemente la misma, está lejos de representar, sin embargo, el movimiento verdadero de la emigracion.

Resulta, despues de todo, de un trabajo de estadística, hecho con gran cuidado, que la proporcion de mortalidad, con relacion al número de obreros, es de 6'8 por 100 aproximadamente.

El Sanitarium de Taboga es un establecimiento que, hasta el presente, ha estado situado en una casa que la Compañía tenia alquilada en esa isla para alojar en ella á sus convalecientes.

Aunque muy bien situado, este edificio no respondia por completo á las necesidades de su destino, siendo sus dimensiones demasiado reducidas. De ahí nació la necesidad de construir uno nuevo, que ya está terminado y pronto á recibir con holgura 60 convalecientes.

Se ha puesto un esmero especial en introducir en los detalles de su arreglo interior todos los perfeccionamientos de la higiene moderna.

El Sanitarium está confiado á un médico higienista, encargado del tratamiento científico y á la vez de la direccion administrativa. Hermanas de la Caridad, como en los otros hospitales, están al cuidado de los convalecientes. El costo de las estancias en Taboga, resulta á 4'50 pesos fuertes. En los otros hospitales, de 1 y medio á 2.

A la Isla de Taboga van tambien á convalecer los Oficiales y

tropas de la guarnicion de Panamá, lo que prueba lo sano que es y la pureza de sus aires.

Terminada nuestra visita al Hospital Central, en la que nos acompañaron la Superiora de las Religiosas, que nos dejó encantados con su agrado, el Obispo de Costa-Rica, Monseñor Thiele, á quien ya habíamos tenido el honor de saludar, persona de grandísima ilustracion y de ameno trato, y los principales médicos del establecimiento, nos retiramos al Hotel.

A las ocho de la noche asistimos á un banquete dado en obsequio nuestro por Mr. Boyer y demás Ingenieros del canal, al que asistian igualmente los altos empleados de la Compañía. En él se leyó un telegrama de Mr. de Lesseps saludando y felicitando á la Comision española por su feliz arribo al Istmo, que enseguida fué contestado por nosotros con frases de gratitud. El Director general de los trabajos, dirigió otro al Marqués de Campo, ensalzando su patriotismo por la honrosa representacion de España que enviaba á Panamá. Se cruzaron los brindis más expresivos en honor de los dos países. Las palabras de Mr. Boyer fueron entusiastas para España, á la que consideró como la nacion más noble y caballeresca.

El dia 15 á las seis y media de la mañana, acompañados de Ingeniero Mr. Nosall Pioch, salimos en un tren especial para visitar los trabajos de la Culebra y Emperador, los puntos más culminantes del Istmo, y en donde la trinchera alcanzará la máxima altura de 110 metros, desde el fondo del canal hasta la cima.

Reina bastante animacion en las obras de estas dos secciones.

Trabajan en la Culebra seis excavadoras de diferentes sistemas, hay varias armándose y están encargadas otras muchas del sistema Eward. Unos tres mil obreros impulsan los trabajos de esta seccion.

El movimiento de trenes cargados de tierras, las numerosas wagonetas de mano, los repetidos disparos de barrenos, las multiplicadas vías que recorren las excavadoras, abriendo anchos surcos en el terreno, y los gritos de los trabajadores, constituyen un espectáculo de gran vida y animacion.

El mismo se reproduce en la seccion de Emperador, que ha sido siempre la mejor dirigida.

Despues de haber recorrido y examinado los trabajos de estas dos secciones, que son de las más importantes del canal, llegamos á la estacion de Tabernillas, desde donde regresamos á Panamá.

En la noche de ese dia fuimos tambien invitados á comer por Mr. Boyer y los Ingenieros del canal, asistiendo el Obispo de Costa-Rica. El Gobernador del Departamento no pudo tomar parte en ninguno de estos festejos por hallarse sufriendo de una fiebre intermitente.

Como el dia anterior, se cruzaron afectuosos brindis.

El dia 16, á las once y media de la mañana, acompañados de los Ingenieros franceses, del Prefecto de Panamá y del Ingeniero colombiano y distinguido poeta Sr. Ossa, salimos para la isla de Taboga en el cañonero de guerra *Boyocá,* puesto á disposicion de la Comision por el General Santo Domingo Vila.

Una guardia, al mando de un jóven y simpático Oficial, cuyo nombre sentimos no recordar, hizo los honores militares á la entrada y á la salida. El Comandante del buque nos prestó las más deferentes atenciones.

La isla de Taboga, nueve milas al Sur de Panamá, se eleva sobre el mar 930 piés. Es muy fértil, extremadamente pintoresca, de aires puros, muy frondosa, está cultivada y tiene una poblacion considerable; produce excelentes piñas.

El nuevo edificio de la Compañía, destinado á convalecientes, que íbamos á visitar, está colocado en situacion dominante sobre el puerto que está formado por la isla de Taboga y otro islote cubierto de vegetacion, llamado el Morro, que en baja mar queda unido á Taboga por un estrecho istmo de arena. El Morro está tambien poblado y se ven en él todavía restos de las antiguas fortificaciones de los españoles. Nos ofrecieron como recuerdo uno de los viejos cañones que están tirados en la orilla, y el Cónsul Sr. Rizzo quedó encargado de enviarlo para el Museo Naval.

Tiene el Sanitarium 70 metros de frente y 19 de fondo por 11 de

alto; de dos cuerpos, alto y bajo, circundados de anchas galerías al descubierto, desde las que se disfruta de una bella perspectiva. Cuenta con baños, duchas, salas de billar, biblioteca, etc. Este es el punto de recreo de los Ingenieros y altos empleados de la Compañía, que buscan en la isla de Taboga, en los dias festivos, solaz y descanso á sus penosos trabajos en aquel clima enervante y aires más puros que los de Panamá.

Despues de recorrer la poblacion y de refrescar en un hotel italiano, saciando la sed que nos devoraba, producida por un calor horrible, nos reembarcamos en el *Boyocá,* y en el tránsito de regreso, las autoridades de Colombia nos obsequiaron con un excelente lunch, mediando al servirse el Champagne los discursos más sentidos en el concepto de la estrecha union de España con aquellos países.

A las cinco y media desembarcábamos en Panamá, altamente complacidos de nuestra corta y agradable escursion marítima por el Pacífico.

En esa noche, la colonia española nos obsequiaba con un gran banquete, habiéndose colocado la espaciosa mesa de herradura, suntuosamente preparada, en el anchuroso patio del Gran Central, adornado con profusion de flores, luces y banderas españolas, francesas y colombianas.

Asistieron á él todos los Ingenieros franceses, el Obispo de Costa-Rica, el Dean de la Catedral, el distinguido y jóven General colombiano Sr. Moya, el reputado Doctor Arozemena, Ingeniero Sr. Ossa, el director de la parte española del *Evening Telegram* Sr. Pecet, y los españoles establecidos en Panamá, presididos por el Cónsul Sr. Rizzo.

Reinó en la mesa la mayor animacion y se pronunciaron los más calurosos brindis en honor á España, cuyos lazos de union con sus hijas las repúblicas hispano-americanas venian á estrecharse más y más con la visita del *Magallanes* y la Comision española.

El Presidente de ésta, al hacer votos porque la union iberoamericana se realizase, estrechándose más y más con la apertura del Istmo que acortaba las distancias entre los españoles de

Europa y los de América, leyó un telegrama del Marqués de Campo, inspirado en los mismos sentimientos, que fué recibido con los mayores aplausos. El banquete de los españoles, colombianos y franceses reunidos constituyó una verdadera explosion de cariño y simpatías para España, la nacion noble y caballeresca por excelencia que ha llenado el mundo con su nombre.

Lástima que esas relaciones con la América española que pueden ser de grandísima y mútua conveniencia no se cultiven más visitando nuestros buques de guerra esos países con la mayor frecuencia, tanto del lado del Atlático como del Pacífico. El actual ilustrado Ministro de Marina, nuestro particular y querido amigo, General Beranger, entusiasta é inteligente regenerador de la Marina española, estamos seguros que atenderá esta indicacion nuestra, que está dentro tambien de sus levantadas y patrióticas aspiraciones.

A las siete de la mañana del dia 17 nos despedimos de Panamá, cuartel general de nuestras excursiones, y en un tren especial salimos para Colon, visitando al paso las obras de la seccion de Tabernilla, que ofrecen el mismo aspecto que las demás del canal con el trabajo de las excavadoras, trasportadoras, etc.

En esta seccion se estaba montando mucho material para dar mayor impulso á los trabajos. Nos acompañaban el Obispo de Costa-Rica, el Cónsul de España, Mr. Boyer, que se quedó ocupado en el camino, varios ingenieros franceses y el Sr. Quesada Diez, distinguido colombiano, consejero de la Compañía del canal, á cuya apreciable familia tuvimos el gusto de tratar en Panamá y de la que conservaremos siempre el más grato recuerdo, así como del Cónsul del Ecuador, Sr. Coronel Orfila y de su amable señora.

Todas estas personas, que llegaron á Colon con nosotros á medio dia, almorzaron en el *Magallanes*, que seguia atracado al muelle núm. 2 del ferro-carril.

Por la tarde, en un vaporcito de la Compañía pasamos á visitar la parte del canal ya navegable hasta Gatun, unos 17 kilómetros, quedando sólo un corto trecho por abrir, en el que estaban trabajando, que atravesamos sentados en wagonetas impul-

sadas á brazo por negros. Estas wagonetas estaban de tal modo abrasadas por el sol, que para poder resistir el sentarnos en ellas, tuvimos que cubrirlas de una ancha capa de yerbas y áun así se hacia el asiento insoportable. En esta parte del canal vimos trabajando una magnífica draga americana y otra de menores dimensiones.

En Gatun, que ocupa una de las situaciones más pintorescas del canal, desembarcamos y descansamos en uno de los chalets que sirven de oficinas á los ingenieros, y allí refrescamos con la ansiedad que produce el insoportable calor de aquel ardiente clima.

De Gatun, en otro tren especial, regresamos á Colon y al *Magallanes* á la caida de la tarde.

En la noche de este dia, la pequeña colonia española nos ofreció un fraternal banquete en el Hotel del Comercio, en el que reinó la expansion y el entusiasmo propios de compatriotas que se ven ausentes de la pátria y se reunen para ensalzarla y bendecirla desde tierras tan lejanas.

En ese concepto se cruzaron las más sentidas frases, concluyendo por las siguientes, pronunciadas por el Presidente de la Comision:

«¡España! ¡pátria querida! recibe, en alas de la brisa que cruza el Atlántico que nos separa, el saludo cariñoso que, nacido en el fondo de nuestros corazones, te dirigimos desde estas lejanas orillas que ilustraron con tantas hazañas tus hijos esclarecidos.

»¡Quiera el cielo que vuelvas á ocupar el puesto que mereces entre las grandes naciones; que vuelvas á llenar el mundo con tu glorioso nombre!

»Y si para ello necesitas nuestra sangre, nuestras vidas, todos nosotros te las sacrificaremos gustosos. Queridos compatriotas, bebamos por nuestra vieja España.»

El dia siguiente 18, fijado para nuestra partida, debian reunirse con nosotros á almorzar á bordo, en banquete de despedida, Mr. Boyer y los principales Ingenieros y empleados del canal, los Sres. Ward y Reed, Superintendente general y Secretario del ferro-carril, el Prefecto de Colon, el Cónsul de España, el Conse-

jero Sr. Quesada Diez y el Director del *Evening Telegram* señor Pecet, acompañado de su señora esposa, linda peruana, distinguida é instruida, y la única y más escogida representacion del bello sexo americano en nuestra mesa.

Despues de nuestras diarias y estrechas relaciones con los Ingenieros franceses, de las repetidas atenciones, obsequios y deferencias que les debíamos durante nuestra corta estancia en el canal, nuestra separacion fué mútuamente sentida, como debia de ser la de verdaderos amigos. Nosotros hacíamos votos porque llevasen adelante y con la mejor fortuna la obra colosal en la que están empeñados, cubriéndose de gloria y saliendo ilesos de los peligros y fatigas de aquel clima tan poco hospitalario para los europeos, y ellos los hacian porque nosotros arribásemos con felicidad, de regreso, á las orillas de nuestra España, deseando que esta nacion hermana se levantase pronto de la postracion en que la sumieron largos años de desdichas, y ocupase al fin el puesto que por tantos títulos le corresponde en el concierto del mundo.

El Ingeniero Director de los trabajos Mr. Boyer, distinguido por tantos títulos, que nos facilitó todos los medios para visitar las obras, que nos inició en todos sus proyectos y esperanzas, que se extremó en hacernos grata nuestra estancia en el Istmo dulcificando con sus atenciones y la amenidad de su trato las fatigas de nuestras diarias excursiones, quiso hasta el último momento poner el sello á su extremada galantería, llevando un fotógrafo que nos retrató á todos reunidos en grupo en la toldilla del *Magallanes*.

Su discurso, que cerró los brindis, merece consignarse. Estas fueron sus palabras:

«No deseo que llegue el momento de nuestra separacion sin agradecer ántes al señor Brigadier Sanchiz y á sus distinguidos compañeros, todo el placer que nos han proporcionado.

»La gran nacion española nos ha engreido al enviarnos para que visiten nuestros trabajos, á personas escogidas, no tan sólo entre sus hijos eminentes, sino entre sus hombres más amables.

»A su partida los saludaremos como á compatriotas, de la mis-

ma manera que los hemos recibido, como representantes de una nacion amiga.

»No sé si al separarnos, unas mismas esperanzas animarán á todos; pero estoy convencido de que todos y cada uno de ellos, harán justicia á nuestra sinceridad. Les hemos mostrado con minuciosidad todos nuestros trabajos, nada les hemos ocultado y los hemos puesto al corriente de todo para que puedan juzgar la situacion con entero conocimiento de causa. Apelamos á este respecto á nuestros compañeros los Ingenieros españoles, quienes permitirán que les digamos lo dichosos que hemos sido al encontrar en ellos los más vastos conocimientos técnicos, junto con aquellas cualidades de fraternidad que ligan á los miembros de una misma corporacion.

»La presencia entre nosotros de los enviados de España, de esa hermana querida de Francia, nos ha dado alientos en el gran combate que á nombre de este país, lo mismo que en el de nuestra propia pátria, libramos aquí contra las dificultades naturales. Vistas desde acá, Francia y España no están separadas por los Pirineos, sino que forman una sola y gran nacion.»

Despues se embarcaron en un vaporcito de la Compañía, dirigiéndose al arrabal francés, en la boca del canal, y al pasar por la popa de nuestro buque, saludáronse ambos pabellones y los pañuelos se agitaron en señal de despedida.

No les digimos adios, sino hasta la vista. Cuando el gran acontecimiento se realice y los buques de todas las naciones del mundo vayan á festejar la ansiada union de los dos Océanos, no faltará España, no faltarán los buques del Marqués de Campo, con su insignia blanca, tan conocida en todos los mares.

Los españoles de Colon vinieron á poco rato á despedirnos, tomaron el lunch con nosotros y permanecieron á bordo hasta el momento de desatracarnos y ponernos en movimiento.

Los gritos de viva España, de adios, hermanos, dados con lágrimas en los ojos por aquellos pobres compatriotas, que al ver marchar el *Magallanes* parecia que se les iba la pátria querida, y los nacionales acordes de la Marcha Real, tocada á la vez á bordo y en tierra por una música que se dividia, la mitad que-

dándose en Colon y la otra mitad viniéndose con nosotros á la Habana, hicieron conmovedoras aquellas últimas escenas.

A las siete, ya anochecido, se alejaban rápidamente las luces de Colon por la popa, y entrábamos otra vez en el mar de las Antillas, pero ya de regreso para nuestra España.

El representante de la Trasatlántica, Sr. Maristany, se quedó en Colon, dejando en todos nosotros la impresion más grata por las excelentes condiciones y circunstancias de que estaba adornado.

Sexta parte

Estado actual de los trabajos.—Lo que queda por hacer.—Fecha probable de su terminacion.

Vamos á emitir ahora nuestra sincera y leal opinion acerca de los trabajos ejecutados en el canal, estado actual de las obras, lo que queda por hacer, fondos que aproximadamente se necesitan para ello y fecha probable de su terminacion, segun nuestra imparcial apreciacion hecha, no sólo sobre el terreno, sino con el detenido estudio de cuanto se ha escrito sobre proyecto tan gigantesco.

Algo diremos tambien, sin prevenciones de ningun género, y áun sobreponiéndonos á nuestras impresiones, respecto de la salubridad del Istmo, de que tanto se ha hablado, y que es objeto de gran preocupacion para los que se interesan en la terminacion y en el porvenir del canal.

Nosotros llegamos al Istmo precisamente en un período de reorganizacion en el órden y sistema de los trabajos y de estudio de trasformacion en el trazado de los mismos.

El inteligente Director Mr. Boyer terminaba sus estudios y preparaba todas las variaciones posibles encaminadas á la mayor economía de tiempo y de dinero, circunscribiéndose á abrir, en el plazo más breve, el paso de los buques de uno á otro mar, dejando para despues las obras de complementacion.

Se volvia con esto al primer pensamiento práctico, patronizado con gran acierto por Mr. de Lesseps, en su primera visita al

Istmo, y modificado despues por la Comision superior consultiva de las obras, que acordó la terminacion del canal con todos sus detalles.

Dos grandes y trascendentales variaciones se proponia introducir Mr. Boyer. Supresion de la gran presa del Chagres en Gamboa, llamada en el primitivo proyecto á recibir y contener las grandes crecidas de este rio en la estacion de las lluvias, y darles salida lenta por medio de túneles al canal de derivacion, á fin de que el nivel de éste nunca sobrepasase los pretiles del canal navegable con peligro del régimen de sus aguas y de las obras.

Esta presa gigantesca en Gamboa, por donde pasa encajonado el Chagres, estaba reducida á cerrar el valle por medio de un dique formidable de 1.200 metros de largo, 430 de espesor y 45 de altura, con una capacidad de tres mil millones de metros cúbicos, de modo que en las crecidas más grandes quedasen las aguas á treinta piés por debajo del pretil de la presa.

Esta gigantesca obra que se apoyaria en dos colinas unidas por la base, llenando el vacío que dejaban, en forma de un cono con el vértice inferior, valiéndose de los mismos materiales extraidos de la excavacion y perforarla á distintos niveles para el desagüe lento al canal de derivacion, estaba presupuestada desde el principio en cien millones de francos, y Mr. Boyer estudiaba el modo de evitar este gasto sangrando el rio en diferentes puntos ántes de su llegada á Gamboa.

Tambien se proponia suprimir el puerto de marea con ahorro de treinta y cinco millones de francos, y las esclusas en la boca del canal por la parte del Pacífico, dragando lo suficiente para que los buques de mayor calado pudiesen pasar en cualquier hora de la marea. Pensamiento que consideramos muy realizable, porque si bien afectarán al canal los movimientos de las mareas, ocurrirá á su entrada y salida lo que ocurre con el flujo y reflujo de las aguas del Océano en todos los puertos del Norte de Europa en que los buques aprovechan una marea para entrar y otra para salir, sin ninguna detencion sensible ni perjuicio para el movimiento de esos grandes centros de vida y de comercio.

Con estas trascendentales reformas, con la disminucion por el pronto de las dimensiones de la estacion central para el cruce de los buques cerca de Tabernilla, y con la menor inclinacion posible de los taludes, en donde los terrenos lo permitiesen, se proponia introducir economías en el cubo de excavacion por una gran suma de millones de francos para llevar las obras rápidamente al término práctico de abrir el paso para los buques, que es ciertamente lo esencial.

Poco ántes de llegar nosotros al canal habia sufrido una gran reforma la organizacion de los trabajos.

Los numerosos contratistas y destajistas que se tenian repartidas las obras del canal, y que no daban el resultado favorable que se esperaba, habian sido sustituidos por grandes empresas, de notoria responsabilidad moral y material, modificándose los contratos en el sentido que el estudio y la práctica aconsejaban mejor.

En tal concepto los trabajos de excavacion del canal están dirigidos, desde fines de 1885, por cinco ingenieros divisionarios y confiados á siete grandes empresas.

La primera division, á cargo del Ingeniero Mr. Jullin, parte desde el principio del canal en Colon y llega hasta el kilómetro 26.300. Comprende tres empresas: Slaven (american contracting y dradging C.º) encargada de los dragados entre Colon y Matachin; cubo aproximado quince millones de metros; época de la terminacion de los trabajos, segun los contratos, 1.º de Enero de 1889.

Empresa Jacob, unos diez millones de metros cúbicos. Ejecucion de los trabajos en roca, tanto en seco como debajo del agua, entre Colon y el kilómetro 23.465. Fecha de la terminacion de este contrato, 14 de Diciembre de 1888.

Empresa Artigue y Souderegger, entre los kilómetros 23.465 y 25.900. Cubo aproximado, un millon cuatrocientos mil metros. La época de la terminacion está subordinada á la cantidad de material entregado á los contratistas por la Compañía del canal. Esta empresa, poco importante, podrá concluir sus trabajos rápidamente.

Las otras cuatro divisiones, dirigidas respectivamente por los

Ingenieros Sres. Kunkler, Chapron, Vantard y Nozallhai Pioch, no comprenden cada una más que una sola empresa en esta forma: Segunda division: desde el kilómetro 26.300 al 44. Empresa Vignaud, Barband y Blanlenil: excavacion del canal en toda la extension de la division. Cubo aproximado veinte millones de metros. Epoca de la terminacion, 1.° de Enero de 1889.

Tercera division: desde el kilómetro 44 hasta el 53.600. Empresa de la Sociedad de *Travaux Publics et Constructions*. Excavacion de todas las tierras y obras de arte para la ejecucion del canal y de sus dependencias. Cubo aproximado, veintinueve millones. Epoca de la terminacion, 1.° de Julio de 1889.

Cuarta division: desde el kilómetro 53.600 hasta el 55.456. Empresa Cutbill de Lungs, Watson y Van Hathum. Excavacion de la gran trinchera de la Culebra. Cubo aproximado, veinte millones de metros. Época fijada á la conclusion de los trabajos, 1.° de Julio de 1889.

Quinta division: comprende desde el kilómetro 55.456 hasta la extremidad del canal en la rada de Naos. Empresa Baratoux, Letellier y Lillaz: ejecucion de todos los trabajos de excavacion y dragado, de terraplenes, mampostería y sillería, necesarios para la apertura del canal. Cubo aproximado, diez millones de metros. Fecha de la terminacion, fines de 1888.

Los trabajos realizados hasta la fecha en el canal de Panamá y los gastos hechos, son ciertamente de gran consideracion.

Sólo el desmonte de todo el trazado en 65 kilómetros, con un ancho por término medio de 100 á 150 metros, tratándose de selvas vírgenes, de espesa y exuberante vegetacion, supone un gasto y una obra inmensos. Y si á esto se agrega la construccion de hospitales, en tan grande escala, como por necesidad imperiosa lo ha realizado la Compañía; la de vastos talleres de montaje y reparacion de máquinas en los extremos y centro del canal, Colon, la Boca, Gorgona y Matachin, de numerosas oficinas y habitaciones para los ingenieros y demás empleados, y campamentos de casas para los obreros, en toda la extension del trazado; los dragados ya hechos desde Colon hasta Gatun, y los verificados por la parte del Pacífico; el gran terraplen de la boca

por la parte del Atlántico y las obras del puerto interior en este punto; muelles donde atracan los vapores al abrigo, etc.; el inmenso material instalado ya y funcionando en su mayor parte en toda la extension del Istmo, conducido desde Europa y los Estados-Unidos, por Colon y Panamá, dando el gran rodeo del Estrecho de Magallanes; las numerosas vías férreas tendidas para el constante movimiento de máquinas y trenes de acarreo de tierras, suponen ciertamente en conjunto una obra inmensa ya realizada, que representa un enorme capital y la suma de gigantescos trabajos.

En las censuras hechas á la Compañía se ha hablado en un principio de contratos poco estudiados que resultaban onerosos en sus precios; de abusos consentidos, por parte de los contratistas; de instalaciones de puro lujo; de obras innecesarias; de una parte del material, que despues de adquirido no ha respondido por completo á lo que de él se esperaba; de derroches, en fin, y de exceso en el número de empleados, que absorbian cantidades considerables.

No sabemos lo que habrá de cierto en todo esto, ni nos toca erigirnos en defensores de la Compañía; pero desde luego se nos ocurre que tratándose de montar la administracion y la organizacion, en todos sus detalles, sobre el terreno, de una obra tan gigantesca como la del Canal de Panamá, son bien disculpables los errores que hayan podido cometerse al principio, subsanados y corregidos despues; y en cuanto á la comodidad y amplitud con que se han montado las oficinas y habitaciones de los Ingenieros y altos empleados, á los carruajes y caballos de que disponen, etc., tenian el ejemplo á la vista de los empleados del ferro-carril en sus ámplias y confortables instalaciones de Colon, y algo habia por otra parte que atender á los sufrimientos de todos los momentos y á las fatigas de un clima como el del Istmo.

No podemos negar, sin embargo, que á primera vista, en las obras ya realizadas, no parece que haya presidido la mayor economía, sobre todo en las lujosas instalaciones del terraplen de Colon.

Parecen las obras realizadas á todo costo por un Estado, no

por una Compañía creada para la construccion y explotacion de una importantísima vía marítima, con el menor gasto y los mayores productos posibles.

Por último, respecto al concepto general de las obras y trabajos realizados en totalidad, sólo diremos que todas las personas entendidas no han vacilado en afirmar, y esa es nuestra opinion tambien, que en una empresa tan grandiosa como la del Canal de Panamá, en donde todo ha sido preciso traerlo de fuera, desde el instrumento más sencillo hasta los obreros, los estudios y trabajos preliminares para poder dar á las obras el máximo desarrollo, revisten la mayor importancia.

Lo esencial está ya hecho, sólo queda dar el mayor impulso á la excavacion, acumulando en las diferentes divisiones el número de máquinas calculado necesario para llegar al término, en el plazo fijado en las contratas.

Así lo comprende la Compañía, cuando además del inmenso material que ya funciona en el Istmo y el que sobre el terreno está montándose, tiene encargado y espera recibir el siguiente en todo lo que queda del año 1886:

Cuatrocientos cincuenta kilómetros de vía férrea.

Doscientas locomotoras.

Veinte grandes excavadoras.

Cuarenta excavadoras ordinarias.

Quinientas gruas y

Doscientas perforadoras.

Sin contar el pequeño material y las herramientas de mano.

Todo ese gran material de máquinas supone el trabajo de cien mil hombres.

Por lo que queda dicho respecto á las obras ya realizadas, se viene en conocimiento de cuál es su estado actual, satisfactorio en general en todas las divisiones.

Hoy se ocupan en las obras de ocho á diez mil obreros; pero atendiendo al poco trabajo del hombre en un clima que enerva sus fuerzas, se vuelve la vista exclusivamente á las máquinas, potentes obreros mecánicos en cuyo colosal trabajo no hacen mella los ardientes rayos del sol.

En el puerto exterior de Colon no se ha hecho nada todavía. Los terrenos dragados en la bahía están compuestos generalmente de fango y corales. La bahía de Colon tiene una superficie de 35 kilómetros cuadrados, presentando fondos de nueve metros en una tercera parte.

Sobre algunos puntos de ella se han encontrado por las dragas bancos de calcáreo de dureza media.

Ninguna curva del trazado del canal tiene ménos de 2.500 metros de radio, y dos curvas en sentido inverso están siempre separadas por alineaciones rectas de más de 300 metros de largo. Desde la entrada por Colon el canal atraviesa los pantanos de Mindi, en donde las dragas de la Compañía americana, que vimos al paso, abren el canal en los terrenos blandos.

Otra Compañía, como hemos dicho ya, está encargada de volar y extraer las rocas y terrenos duros que las dragas no pueden remover.

Estas rocas, que se encuentran hácia el sexto kilómetro, no han podido evitarse, porque forman parte de una pequeña cadena de montañas (la loma de Mindi) que se eleva á derecha é izquierda del trazado.

El punto elegido para el paso, á más de ser el más bajo, resulta el más favorable á la direccion del trazado.

A 9 kilómetros de Colon, el canal encuentra por primera vez al Chagres, cortándolo en Gatun.

Esta intercesion del canal y del rio sirve de punto de partida para los ataques de las dragas, que han podido ser remolcadas por el Chagres desde Colon á Gatun.

Los dos canales de derivacion, orilla izquierda y orilla derecha, están abiertos cerca de Gatun por las dragas de la Compañía, que vimos cuando nuestra visita.

Más allá de Gatun entra el canal, durante un largo trayecto, en terrenos generalmente bajos y pantanosos, en los que sólo se encuentra alguna que otra colina de poca consideracion. Hácia el kilómetro 22 corta el canal la pequeña altura de Peña Blanca.

En el pueblo de Bohio Soldado se encuentra el primer cerro un poco elevado, que deberá atravesar la vía marítima. Este

cerro no pudo evitarse sin hacer pasar el canal por uno ú otro lado del valle en un macizo montañoso. Sólo el camino de hierro con sus elevados terraplenes podia deslizarse en la garganta estrecha y sinuosa, por donde corre en este punto el rio Chagres.

La colina cortada por el canal en este punto se eleva 53 metros sobre el nivel del mar, y su núcleo lo constituye una roca dura, análoga á la de una cantera en explotacion del otro lado del rio Chagres sobre el borde del camino de hierro y conocida hace largo tiempo bajo el nombre de cantera de Bohio Soldado. La apertura de la trinchera á través de esta eminencia del terreno es objeto ya de trabajos que están en gran desarrollo. Además los contratistas han abierto canteras de excavadoras en las partes vecinas más bajas y más blandas, pero todavía demasiado elevadas para ser atacadas directamente por las dragas.

Más allá de Bohio Soldado se encuentra el gran llano de Tabernilla, en donde el terreno, formado de grava y de aluviones del Chagres, será fácilmente removido y extraido por las excavadoras, en union de las trasportadoras de tela sin fin.

De estas máquinas hemos visto acumuladas en Tabernilla una verdadera batería pronta á funcionar.

La trasportadora empleada por la Compañía de Panamá se compone esencialmente de un tablero sin fin, de un metro de ancho, girando en sus extremidades sobre tambores, sirviendo para ir depositando las tierras extraidas á gran distancia del surco que la excavadora va abriendo.

El tambor motor está montado sobre un carro arrastrado por la excavadora, sobre una vía paralela, y llevando una máquina de vapor de ocho á diez caballos, acciona directa ó indirectamente el árbol del tambor motor y le comunica una velocidad tangencial de 2'50 á 3 metros por segundo.

El tablero está convenientemente sostenido y dirigido por séries de rodillos, á distancias competentes, para que el tablero esté bien extendido.

La armazon por la que corren los tableros separa los dos tambores 56 metros, que es la distancia á la que arroja por este me-

dio la excavadora, las tierras que va levantando. Un extremo descansa sobre un carro que lleva la máquina de movimiento del tablero, y el otro sobre un segundo carro que lleva una máquina de trasmision. Estas trasportadoras formarán directamente, con las tierras extraidas, los malecones que deben separar el canal marítimo de los canales de derivaciones, á derecha é izquierda.

La seccion de San Pablo sigue á la de Tabernilla, y comprende dos trincheras situadas, la una sobre la orilla derecha, y la otra sobre la izquierda del Chagres.

En San Pablo se han volado ya las rocas aisladas, la parte superior de los contrafuertes, y se ha empezado ya en grande escala el trabajo de las excavadoras y trasportadoras.

Cerca de San Pablo el trazado del canal corta la vía del ferrocarril, y en este punto se establecerá un puente giratorio, no permitiendo la alturra del terreno sobre el nivel del mar establecer uno fijo bastante elevado para dejar libre paso á los buques.

Vienen en seguida las trincheras de Gorgona y de Matachin para cortar, siguiendo el trazado del canal, numerosas ramificaciones del Chagres.

Las trincheras se abren en seco por excavadoras, locomotoras, wagones, etc., hasta un nivel tal, que las dragas, flotando en el Chagres, puedan continuar la excavacion sin encontrar un terreno demasiado elevado.

Se han empezado los ataques de tierras sobre muchos puntos á la vez de los dos lados de Gorgona.

Durante los trabajos se han practicado interesantes experiencias con minas de gran dimension. De una sola voladura se han disgregado 35.000 metros cúbicos de roca por la explosion simultánea de 4.000 kilógramos de varias materias explosibles. Esto da la medida de lo mucho que se puede adelantar en los trabajos. Se ha volado ya una buena parte del cerro de Corrosita.

La trinchera situada delante de Matachin, nombrada de Santa Cruz, está al pié del cerro, contra el cual venia á apoyarse una de las extremidades de la presa del Chagres, cuando este proyecto se trataba de ejecutar.

Despues de atravesar el rio, el canal pasa sobre la orilla izquierda al pié del cerro Obispo, que debia formar el apoyo de la otra extremidad de la presa. En este punto es donde el trazado del canal deja el valle del Chagres para entrar en la region de la gran trinchera.

Esta region de la gran trinchera comprende las secciones de Obispo y Emperador, sobre la vertiente del Atlántico; la de Culebra, cuyo centro es el punto culminante del trazado, y la de Paraiso, que se extiende sobre la vertiente del Pacífico hasta el Valle bajo de Rio Grande, en la confluencia de éste con el rio de Pedro Miguel.

Los trabajos de Emperador marchan perfectamente. Esta ha sido siempre la seccion modelo. Se hacen grandes elogios, con este motivo, del Ingeniero Mr. Jacquemin, por el excelente plan de conjunto que presentó para la buena utilizacion técnica y económica de las fuerzas que habia que emplear, y de los métodos que debian seguirse á lo largo de la gran llanura de Emperador y de los cerros contiguos.

Los trabajos de la vertiente del Pacífico están más atrasados, áun cuando ya se llevan ejecutadas las derivaciones de Rio Grande, y están en activo trabajo las trincheras de Paraiso y Pedro Miguel.

Entre las máquinas parece que sólo funcionan, sin dejar nada que desear, las excavadoras de cadena contínua (modelos Couvreux y Eward) y las portadoras Decauville.

Las dragas americanas se dice que no son todo lo perfectas que se creia, á pesar de su fuerza y de su ingenioso mecanismo; resultan, al parecer, de escantillones débiles, sus bombas no son bastante poderosas, y el arrastre de las tierras se hace mal.

El camino de hierro vuelve á cortar el trazado del canal al principio de la seccion de Paraiso, cerca de la Culebra.

La gran altura de la vía en este punto hubiera sido suficiente para establecer un puente fijo; pero para asegurar una obra de esta naturaleza, capaz de conservar por medio de ella el servicio del camino de hierro durante la construccion del canal, hubiera

sido preciso ante todo que la roca fuera bastante sólida para formar estribos naturales durante todo ese tiempo. No siendo así, ha parecido más sencillo y económico desviar el ferro-carril de modo que el cruce con el canal se efectúe más lejos, cerca de Pedro Miguel, por medio de un puente giratorio. El tipo que parece se escogerá será el adoptado en estos últimos tiempos en Holanda. La abertura será de 25 metros, y la maniobra se llevará á cabo por medio de la presion hidráulica.

Los pasos del ferro-carril sobre el canal, por medio de puentes giratorios, tendrán, pues, lugar en la extremidad de la gran trinchera y al principio de los terrenos bajos de Rio Grande que se extienden desde Pedro Miguel hasta la Boca (embocadura de Rio Grande en la bahía de Panamá). Los terrenos de esta region son bajos, pantanosos y en general fáciles de dragar.

El canal de Panamá, del lado del Atlántico, está trazado en el lecho mismo del valle del Chagres, y del lado del Pacífico en el valle del Rio Grande.

El caudal de agua del rio Chagres, medido en Gamboa en donde hay montado un observatorio con ese objeto, es de 13 metros cúbicos por segundo en su nivel más bajo; de 134 metros, por término medio, durante la estacion lluviosa, y de 666 durante las crecidas extraordinarias anuales que habitualmente sólo duran cuarenta y ocho horas.

Respecto á las crecidas excepcionales están las observaciones hechas por el Coronel Catley en los momentos de la crecida anormal del mes de Noviembre de 1879, observaciones que dieron por resultado que el caudal del Chagres alcanzó durante seis dias el enorme volúmen de 1.930 metros cúbicos por segundo en el puente de Barbacoa.

¡Este es el temible enemigo del canal que hay que reducir á la impotencia por medio de reguladas derivaciones á izquierda y derecha! Las de esta parte no tienen importancia.

Los jornales diarios que se pagan en el canal varían de 1.60 á 2.50 pesos fuertes.

La Compañía y las empresas dan alojamiento á los obreros, y ellos se mantienen de su cuenta. No nos parece que está esto

bien organizado. Si la Compañía y las empresas los alojasen y mantuviesen, como se aloja y mantiene un regimiento ó la dotacion de un buque, disminuyendo en proporcion el jornal personal, con los ámplios medios de que podrian disponer, el obrero viviria con más órden y economía, podria hacer algunos ahorros, disfrutaria de mejor salud por estar más cuidado y vigilado, y el órden y la asistencia á los trabajos serian más regulares y perfectos.

Los obreros generalmente son negros y proceden de las Antillas, Venezuela, la Florida y Cartagena de Indias, en donde es fácil procurárselos.

Las horas de trabajo son desde las seis de la mañana hasta las seis de la tarde, con un intermedio para la comida, de las once á la una.

Todos los pueblecillos que se extienden por el trayecto del canal están perfectamente aprovisionados de cuanto necesita el obrero. El hielo se considera como uno de los artículos de primera necesidad y abunda por todas partes á precio muy módico. Es un consuelo y una necesidad en las bebidas, en medio de aquel clima abrasador.

En todas las poblaciones del Istmo, así como en las trincheras y campamentos, abunda el agua potable, de buena calidad, en pozos y distribuciones, para todos los usos de la vida y para el consumo de las máquinas.

Si se fuese á juzgar lo que queda por hacer fijándose sólo en la excavacion, resultaria un cálculo sumamente erróneo.

De los 120 millones de metros cúbicos que supone aproximadamente el coste del Istmo, sólo van extraidos unos 18 ó 20.

Quedan por lo tanto las cinco sextas partes; de modo que si para lo hecho se han empleado dos años, pues áun cuando las primeras instalaciones tuvieron lugar en 1881 los trabajos no han empezado verdaderamente hasta fines de 1883, para lo que falta necesitarian emplearse diez años más, esto es, hasta 1895.

Pero lo hecho ha sido lo más difícil; el trabajo se ha ido perfeccionando; el número de máquinas ha tomado el mayor desarrollo, y se llevará, á fin de año, hasta donde el cálculo lo ha esti-

mado necesario para que coincida el término de las obras con los plazos estipulados en los contratos que comprenden todos los trabajos del canal.

Por otra parte, el terreno no es desconocido; se han hecho todos los sondajes necesarios para apreciar la naturaleza del subsuelo, y por lo tanto, se conoce la resistencia que puede ofrecer, habiendo entrado este dato como factor muy importante al fijar esos mismos plazos.

No cabe, pues, abrigar la menor duda acerca de la posibilidad de que las obras terminen en 1889, abriendo el paso á los buques, siempre que á los trabajos se les dé todo el desarrollo calculado y no se paralicen ni un solo dia.

Las obras están reducidas, en esencia, á una gigantesca excavacion. No presentan ninguna imposibilidad técnica.

La gran presa del Chagres, ó las derivaciones anteriores á Gamboa, son las que revisten mayor importancia, á nuestro juicio, y es problema que está todavía por resolver.

Suponemos que estos trabajos estarán comprendidos en los contratos ó habrá de realizarlos directamente la Compañía por administracion.

Aun cuando constituyan por el momento una preocupacion, no son tampoco un obstáculo para que el canal sea un hecho en 1889.

Entra ahora la cuestion de recursos para llevar á buen término, dentro de ese plazo, todo lo que queda por hacer.

¿Cuenta con ellos la Compañía del canal? ¿Podrá procurarlos, en caso negativo, la poderosa iniciativa de Mr. de Lesseps? En ello están comprometidos el honor de la Francia y los intereses del comercio del mundo. Pero esta cuestion, que entraña un interés capital, la trataremos aparte.

Sétima parte

Estado financiero de la Compañía.—Recursos que se necesitan para terminar las obras.—Productos seguros del canal con el comercio existente y el que debe desarrollarse.

Cuando llegamos al canal, deseosos de procurarnos datos auténticos que corroborasen ó modificasen los que ya teníamos adquiridos, presentamos al Superintendente general del ferrocarril y al Ingeniero Director de los trabajos del Istmo los más ámplios y detallados cuestionarios.

El referente á las obras del canal terminaba con la siguiente nota:

Los detractores del canal insinúan en todos los tonos que la Compañía tropieza con falta de recursos para terminar las obras.

¿Pueden facilitarse datos completos financieros respecto á la constitucion de la sociedad, emisiones de acciones y obligaciones, gastos, etc., y recursos con que actualmente cuenta, á fin de desvanecer en esa parte toda sombra, todo temor?

Esta nota quedó sin respuesta; acaso era indiscreta. Respecto á los otros datos fueron facilitados, casi en totalidad, con la más fina atencion, sobre todo los referentes á la cuestion sanitaria, que es una de las que revisten mayor importancia.

Publicaremos, pues, todo lo que sabemos respecto á la parte financiera, tomado de las publicaciones de la Compañía y de lo que hemos visto escrito sobre asunto tan esencial.

De esos datos resulta que la Compañía ha recibido sucesiva-

mente, hasta 1885, para la ejecucion del canal marítimo, las cantidades siguientes:

	Francos.
Por ingresos de 250 francos, mitad del valor de cada una de las 600.000 acciones emitidas de á 500 francos.	150.000.000
Por un empréstito en obligaciones al 3 por 100.	171.000.000
Por otro idem idem al 4 por 100.	129.000.000
Por beneficios de Tesorería.	21.300.000
TOTAL.	471.300.000

La Compañía contrajo otro empréstito en obligaciones al 5 por 100, por valor de 109.375.000 francos, exclusivamente para comprar la casi totalidad de las acciones del camino de hierro de Colon á Panamá, negocio enteramente aparte, especie de colocacion especial de fondos no comprendida en los datos anteriores relativos á los recursos realizados.

Los trabajos de construccion del canal exigian una vía férrea para el servicio de las canteras. Este camino de hierro existia casi en el mismo trazado que las obras, y su gran tráfico pagaba á sus accionistas dividendos importantes. La Compañía se ha asegurado el servicio completo de este camino de hierro comprando la casi totalidad de las acciones (68.534 de las 70.000 que forman el capital). Las rentas que hoy le produce cubren las cargas del empréstito contraido, especialmente para pagar las acciones adquiridas, y de que la Compañía del Canal queda propietaria.

Los dividendos del camino de hierro de Colon á Panamá han sido de 65 francos por accion en 1882, de 78 francos en 1883, y se esperaba que alcanzase á 85 francos en 1884, y así en progresion ascendente en los años sucesivos, toda vez que el tráfico sigue ese mismo movimiento ascendente.

Pero la vida próspera de ese ferro-carril, el monopolio que viene ejerciendo desde su inauguracion en 1855, asumiendo exclusivamente todo el tráfico entre Europa y los Estados-Unidos

por una parte, y los Estados que baña el Pacífico por otra, concluirá casi por completo en cuanto se abra el canal á la navegacion. Le sucederá lo mismo que le ha pasado al ferro-carril de Alejandría á Suez, y aún quedará en peores condiciones, toda vez que aquel sirve todavía los intereses y el tráfico de una gran parte del Egipto.

Los gastos realizados hasta mediados del año 1885 son los siguientes:

	Francos.
Compra de la concesion.	10.000.000
Fianza al Gobierno colombiano..	750.000
Gastos generales ántes de la constitucion de la Sociedad. .	23.393.605
Reembolso de sus adelantos á los fundadores.	2.000.000
Gastos de administracion en el Istmo y en París desde su origen	26.415.927
Cargas sociales obligatorias	26.036.551
Intereses pagados á las acciones y obligaciones.	55.700.148
Las diversas construcciones erigidas en el Istmo y los terrenos comprados, constituyendo un valor desde ahora realizable con beneficio.	25.289.743
Compras de material y aprovisionamiento	83.537.568
Desmontes, trabajos de instalacion, cubo pagado.	115.137.344
TOTAL	368.260.886
Ingresos	471.300.000
Existencia á mediados de 1885	103.049.104

A las sumas realizadas por la Compañía hay que agregar la cuarta parte del valor de las acciones emitidas, ó sean 125 francos por accion, que recientemente se han pedido y han entregado los accionistas, y que asciende á 75.000.000 de francos; y á los gastos hay que añadir los realizados desde mediados de 1885 hasta Enero de 1886, que por intereses de los préstamos, gastos de administracion, pago del cubo extraido, etc., ascienden á unos 80.000.000 de francos.

Contaba, por lo tanto, la Compañía en los primeros meses de este año por todo recurso con unos 100.000.000 de francos, con

los que habrá atendido á los gastos desde Enero hasta la fecha, en esta forma:

	Francos.
Ingresos realizados	546.300.000
Gastos hasta Enero último	448.260.886
Existencia	98.040.114

El costo total del canal se evaluó desde un principio, en el Congreso internacional de 1879, en 1.070.000.000 de francos. Hoy todo el mundo supone, incluso Mr. de Lesseps, que aquel ascenderá á 1.200.000.000. La Compañía ha recaudado hasta la fecha francos 546.300.000; faltan, pues, 653.700.000 francos para llegar á la suma de gastos presupuestos desde el orígen de los primeros estudios.

	Francos.
Queda por pagar un cubo de cien millones de metros, que podrá reducirse á noventa, los cuales, á 6 francos el metro por término medio, suman	540.000.000
Por gastos de administracion en los tres años que faltan para abrirse el canal	70.000.000
Por intereses de los préstamos en ese mismo período y otros gastos	100.000.000
TOTAL	710.000.000
Posee la Compañía aproximadamente	100.000.000
Faltan	610.000.000

Que son los que tratan de cubrirse por medio del préstamo de 600.000.000 que actualmente se gestiona en París.

Quedarán todavía para imprevistos, los 75 millones de francos á que asciende la cuarta parte del valor de las acciones emitidas no desembolsada por los tenedores.

Si la Compañía, lo que no es probable, porque en ello están comprometidas la fortuna de Francia y su prestigio en el mundo,

tropezase con dificultades insuperables para allegar esos fondos que absolutamente necesita para terminar las obras del canal, en una palabra, si sus actuales intentos fracasaran y hubiese por el pronto necesidad de parar los trabajos, el resultado seria desastroso para el comercio universal, que cada mes que pasa sin la apertura del canal, pierde unos 42 millones de francos ó sea 504 millones anuales, segun el cálculo hecho por el Almirante Davis en 1886, duplicado desde aquella fecha.

Esos perjuicios que sufriria el comercio del mundo, dado su actual movimiento, á medida que se retrase la apertura del canal inter-oceánico, se fundan en el inmenso ahorro que ha de venir á producir la abreviacion de las distancias por esa nueva vía. De ello dará una idea la tabla siguiente:

	Por el cabo de Hornos. — *Leguas.*	Por el canal de Panamá. — *Leguas.*	Abreviacion de la distancia. — *Leguas.*
De los puertos de Inglaterra á San Francisco.	6.800	3.300	3.500
De los puertos de Francia á San Francisco.	6.500	3.200	3.300
De los mismos á Valparaiso. .	4.400	3.000	1.400
De Inglaterra á las islas Sandwitch.	6.000	3.200	2.800
De Nueva-York á Valparaiso.	4.300	1.600	2.700
Al Callao.	4.500	1.200	3.300
A Guayaquil.	4.800	950	3.850
A San Diego.	6.200	1.500	4.700
A San Francisco.	6.400	1.700	4.700
A Vancouver.	6.700	1.900	4.800

No puede caber duda de que el canal de Panamá, como negocio, es de los más pingües que pueden ofrecerse.

Los productos del primer año de explotacion están calculados, con admirable exactitud, desde los primeros trabajos hechos por Mr. de Levasseur, Presidente de la Comision de Estadística en el Congreso internacional de 1879, que los valuó en siete y medio millones de toneladas, confirmados despues por todos los que han tratado de este asunto.

El Almirante Davis, de los Estados-Unidos del Norte de América, á quien hemos citado ya, encargado en 1866 por el Senado de su país de estudiar y apreciar el tonelaje que habria pasado por el Canal de Panamá en aquel año si hubiera estado abierto á la navegacion, lo fijó entonces en 3.094.070 toneladas, y el valor del comercio que habria transitado en 2.339.155.650 francos; y suponiendo, sin separarse de los datos estadísticos normales, lo que sería el tráfico del canal, diez años despues, esto es, en 1876, el Almirante Davis formulaba esta conclusion: «En 1876 deberian tomar la vía del canal 6.188.140 toneladas.»

Han trascurrido diez años, y es innegable, á nadie se le puede ocultar, que la produccion y el comercio del mundo han seguido un camino de progresivo desarrollo.

Tambien la Sociedad de Ingenieros civiles de Lóndres tuvo ocasion, en Marzo de 1881, de apreciar, bajo un punto de vista positivo, la importancia de la apertura del Istmo de Panamá.

El Presidente de la Sociedad, Mr. James Aberthney, se expresó en estos términos: «Por muy grandes que hayan sido las ventajas proporcionadas por el canal de Suez y las facilidades que ha procurado para las relaciones con nuestros imperios del Oriente, con la Australia, la China, el Japon, Ceilan, etc., todavía se aumentarán con la construccion del canal marítimo en vías de ejecucion para unir los dos Océanos Atlántico y Pacífico.

»Gracias á este canal, la distancia de Lóndres y Liverpool á San Francisco de California se acortará en unas 14.000 millas, y el vasto territorio de la América Británica del Oeste, los Estados-Unidos, Méjico, Colombia, el Perú y las otras partes de la América del Sur no estarán más que á un mes de viaje en la Gran Bretaña y del continente. Nuevos mercados se abrirán á las empresas comerciales y con ellos vendrán los progresos de la civilizacion, que deben resultar del aumento de relaciones entre nuestro país, las naciones europeas y los pueblos, hoy relativamente aislados, cuyos territorios bañan las aguas del mar Pacífico.»

En Diciembre de 1883, al tener su sesion anual la Asociacion británica, el caballero Stoess, Cónsul de Alemania en Liverpool,

se ocupó del primer tráfico del canal de Panamá y dijo: «Es bueno observar que la evaluacion de seis millones de toneladas que pasarán el primer año, ha sido adoptada como mínimo por el Congreso Internacional de 1879, y que esta cifra será muy superior si se tiene en cuenta el desarrollo agrícola, comercial, industrial y marítimo, que aumenta todos los dias en los países que el canal está llamado á beneficiar.»

En una Memoria de 1883, escrita por los Sres. Sullivan y Nourse, este último Director del Observatorio de Washington, tratando de establecer lo que la apertura del canal de Panamá sería para la marina mercante americana, de vela ó mixta, se dice: «Es muy probable que en el caso de la apertura de un canal á través del Istmo americano, el tonelaje de los buques de vela aumentará con mayor rapidez, porque esta vía está situada en una region extremadamente favorable para esta clase de navegacion.»

El General Grant escribia el 1.° de Febrero de 1881 al *North American Review:* «En lo que concierne á los europeos, los beneficios y las ventajas del canal son grandes; en cuanto á los americanos, estas ventajas son incalculables. Hará disminuir todos los gastos de trasporte de los artículos principales para la vida, aumentará el bienestar general y facilitará la emigracion del Este hácia las haciendas y minas de la vertiente del Pacífico. No se puede poner en duda, terminaba, que un canal no sea un gran beneficio para los Estados-Unidos.»

Debe tambien citarse como ejemplo práctico cifrado de las ventajas que resultarán de la apertura del Istmo de Panamá un hecho interesante publicado recientemente por el *Sémaphore* de Marsella. «La California, el Oregon y el territorio deWashington, sobre la costa del Pacífico, han exportado durante el año fiscal de 1883 la cantidad de 30.058.344 bushels de trigo, de los cuales sólo San Francisco ha despachado 24.477.363.

»Para trasportar esta cantidad á Europa ha sido preciso cargar 400 grandes buques, que han tenido que doblar el cabo de Hornos. Desde que el canal de Panamá funcione, este tráfico, que será todavía más considerable en 1889, lo absorberá el canal,

porque la distancia media recorrida por los 400 buques de que se trata, ha sido de 16.000 millas cada uno, y el término medio que han invertido en la travesía de cuatro meses, mientras que el canal la hubiera reducido por vapor, á ménos de la mitad del tiempo.»

Resulta de este solo hecho adquirido: que estos 400 buques venidos á Europa por el canal de Panamá, cargados de trigos californianos, hubieran pasado el mismo canal para ir á tomar sus cargamentos (como lo verifican los vapores que van á buscar los trigos de la India por el canal de Suez) y que en su consecuencia, la Compañía del canal habria percibido derechos de tránsito sobre el paso de 800 buques. Este número de buques, de 2.000 toneladas por término medio, habrian dado en conjunto 1.600.000 toneladas, y por consecuencia un ingreso á 15 francos tonelada, de 24 millones de francos, sin contar la tarifa de pasajeros, derechos de pilotaje, parada, etc., previstos en el acta de concesion.

La economía en la travesía (suponiendo que un buque de vapor en movimiento cueste á su armador por sueldos de tripulacion, manutencion, consumo de combustible, etc., de 1.000 á 4.000 francos por dia), no calculando más que un gasto diario de 1.000 francos, representa un beneficio, sobre la operacion, de 80.000 francos por cada uno de los buques, los cuales, pagando á los accionistas del canal 30.000 francos por el paso, ganan todavía cada uno 50.000 francos.

De este modo sólo el tráfico de los trigos de California asegura al canal el primer año de su apertura, toda vez que este tráfico existe actualmente, un ingreso mínimo de 24 millones de francos.

Un americano, Mr. Kelley, calculando el porvenir del canal bajo el punto de vista financiero, escribia: «Aun cuando las obras costasen 200 millones de pesos, las acciones de la Compañía darian buenos dividendos; porque desde luego se puede considerar el canal como una puerta por la cual pasará la mayor parte del inmenso comercio del Pacífico y del Este, para evitar los largos y costosos trayectos del cabo de Hornos; y nadie ignora que el

comercio de Oriente ha enriquecido á las naciones que han tenido su monopolio. Además una gran parte de nuestro comercio de cabotaje, que sube á más de dos millones de toneladas, actualmente trasportadas sobre buques demasiado pequeños para doblar el cabo, pasará por el canal de Panamá para ir al Pacífico y navegando al Norte y al Sur de las costas, estimulará el tráfico existente y lo creará donde no exista en la actualidad.»

Sólo el comercio actual de Europa con los países que baña el Pacífico, que irá todo de un golpe al canal, asciende á 2.570.774 toneladas, sin contar el de los Estados-Unidos del Norte de América, el Canadá, Méjico, las Antillas, etc., y además el que exclusivamente transita por el ferro-caril de Colon á Panamá, que no está comprendido en ese cálculo y ascendió en 1885 á 262.497 toneladas.

De las estadísticas oficiales de comercio para 1884 resultan los datos siguientes, dignos de fijar la atencion:

		Toneladas.
Europa con las costas de América en el Pacífico	Inglaterra	1.426.852
	Francia	573.922
	Alemania	360.000
Otros países de Europa		210.000
TOTAL		2.570. 774
Navegacion de Europa con la Australia, Oceanía, Malasia y Filipinas, que tomará la vía del canal de Panamá		2 696.754
Navegacion de los Estados-Unidos, á excepcion de San Francisco, con los mismos pasajes, mas la India, la China y el Japon		1.619.440
Navegacion de los Estados-Unidos, costas occidentales con la parte oriental, con la Europa y Estados de la América oriental		1.500.000
Tráfico actual del ferro-carril de Colon á Panamá y vice-versa		262.497
TOTAL de tonelaje que pasará el canal el primer año		8.649 465

El Congreso de París, despues de haber estudiado cuidadosa-

mente la cuestion del tráfico, teniendo á la vista los cálculos y los datos más auténticos, no vaciló en afirmar que el tonelaje que se aprovecharia del canal, en el momento en que estuviese abierto á la navegacion, que entonces se calculaba sería en 1887, ascenderia á poco más de siete millones de toneladas; y como el comercio del mundo aumenta rápidamente, añadia que no estaba lejano el dia en que quince ó veinte millones de toneladas pasasen por el nuevo canal de Panamá.

Las conclusiones del Congreso Internacional de 1879, como se vé, eran excesivamente moderadas. Juzgaba que pasarian el canal en 1887, siete millones de toneladas, cuando se demuestra que si hoy estuviese abierto á la navegacion, transitarian cerca de nueve millones.

Hé aquí las conclusiones del Congreso: «La Comision de Estadística, apoyándose en los documentos más auténticos, nos ha demostrado, con una severidad de apreciacion que nunca se sabria elogiar bastante, que el tonelaje que hubiera podido formar la clientela del canal, en 1876, se compondria de dos elementos: 3.500.000 toneladas por una parte y 1.330.000 por otra, ó sea un total de 4.830.000 toneladas; que el aumento anual del comercio de estas regiones habia sido de 6 por 100 calculado en un período de quince años; y que aunque hubiese podido aceptar esta progresion, sobre todo respecto á los países nuevos que tienen los recursos de un porvenir seguro, ha preferido no contar más que con un 50 por 100 de aumento en el espacio de los diez años que separan 1876 de 1887. En esta última fecha, que parece deberá ser próximamente la de la apertura del Canal, el tonelaje que alimentará el tránsito se elevará, pues, segun todas las probalidades, á 5.250.000 toneladas por una parte y á 2.000.000 por otra, que harán un total de 7.250.000 toneladas.

Esta cifra demuestra en un lenguaje elocuente, todo lo que la apertura del Istmo americano habrá de producir de aumento, de vigor nuevo á las relaciones internacionales de los pueblos, á los cambios de las materias primeras ó manufacturadas, y, por consecuencia, el desarrollo que imprimirá á la industria y al comercio de todas las naciones del mundo.

El costo de construccion del canal, áun ascendiendo á francos 1.200.000.000, no puede asustar á nadie, teniendo en cuenta que asegurado un paso mínimo de 7.000.000 de toneladas, á 15 francos cada una, que es una tarifa aceptable, hasta que el aumento de los ingresos la haga disminuir, producirá un ingreso de 105.000.000 de francos.

Tal es el estado financiero de la Compañía universal del canal como se presenta hoy, en vías de obtener los recursos que nenesita para la terminacion de las obras.

La Compañía posee, además del inmenso material, que puede enagenar aunque sea con la pérdida de un 60 por 100 cuando se concluyan los trabajos y se le haga innecesario, 500.000 hectáreas de terrenos, concedidas gratuitamente por el Gobierno de Colombia, y por último, el producto de la explotacion (venta y arrendamiento) de las 10.000 hectáreas, propiedad de la Compañía en Colon, Panamá y á lo largo del canal.

Entre los productos seguros no se han apreciado los ingresos por remolques, pilotaje, etc., ó sea un franco por tonelada (término medio de Suez) que ascienden á 7.000.000 de francos.

Aconsejamos á la Compañía que reduzca la tarifa de peaje del canal á la mitad, para los buques de vela, á fin de que puedan utilizar esa vía con ventaja y le lleven el concurso de su tonelaje.

Octava parte

Ferro-carril de Colon á Panamá.—Clima del Istmo y su relativa salubridad.

Está hoy tan ligado el ferro-carril de Colon á Panamá con los trabajos del corte del Istmo, siendo como es su principal auxiliar, y es, por otra parte, tan importante áun por sí solo este camino inter-oceánico, que no dejarán de ofrecer interés algunas noticias relacionadas con su actnal vida y movimiento.

La necesidad de un canal navegable entre los dos Océanos, á través de la América, que se venia sintiendo desde el descubrimiento de esa parte del mundo por los españoles; las demoras consiguientes que ocasionaban los estudios de proyectos sobre obra tan gigantesca que se venian elaborando desde hace más de tres siglos; y, por último, la fiebre de movimiento que el desarrollo del comercio y la actividad de la vida moderna habian creado desde mediados de la presente centuria, dió vida á la idea de un ferro-carril que, por el pronto, aunque sin las ventajas de un canal, viniese á satisfacer en parte las necesidades del tráfico, cada dia más crecientes y apremiantes.

De un lado estaba la Europa, la parte oriental de los Estados-Unidos del Norte de América, las Antillas y las florecientes posesiones inglesas del Canadá, con su sorprendente desarrollo industrial, con el inmenso producto de su agricultura y manufacturas, necesitadas de mercados consumidores y de facilidades de trasporte; y del otro estaban California, centro mercantil de

suma importancia, y todos los países nuevos de la América española que baña el Pacífico, llenos de sávia y entrando á la vida de las naciones con grandísimos elementos de riqueza, fáciles de desarrollar con el cambio. El camino de hierro inter-oceánico se imponia como una necesidad imprescindible para todos esos intereses del mnndo que entraban en juego.

La eleccion del trazado entre Colon y Panamá, por lo corto del trayecto, por las ventajas que ofrecian los dos puertos extremos y las menores dificultades que habia que vencer, vino en cierto modo, al sentar la vía férrea, como hemos dicho en otra parte, á fijar el punto y direccion que habia de seguir, andando el tiempo, el futuro canal.

Formóse, en su consecuencia, una Sociedad en los Estados-Unidos, y poniéndose al frente de ella hombres activos y emprendedores, como Aspinwall, se practicaron los estudios desde 1848 á 1852, y no sin grandes trabajos se inauguró el camino de hierro en 1855, creándose la nueva ciudad de Colon, cabeza de la línea en la bahía de Limon, ántes desierta.

Desde esta poblacion á Panamá, la locomotora recorre 47 millas y media, á cielo abierto, sin túneles.

Circulan al dia, en la actualidad, entre ambos puntos, seis trenes de pasajeros y diez de mercancías, entre estos dos mixtos, llevando la actividad, la vida y el movimiento á todo el trayecto, dividido en las siguientes estaciones, en el órden de Colon á Panamá: Colon, Monte Esperanza, Gatun, Colina del Leon, Ahorca-Lagarto, Bohio, Buena-Vista, Frijoles, Tabernilla, San Pablo, Mamei, Gorgona, Matachin, Bajo Obispo, Las Cascadas, Emperador, Rio Grande Superior, Paraiso, Pedro Miguel, Rio Grande, Corrozal y Panamá.

Además de las estaciones extremas, ocho de las intermedias tienen abierto al público servicio telegráfico.

El tráfico de mercancías por este ferro-carril durante el último quinquenio ha sido el siguiente:

	AÑOS.				
	1881	1882	1883	1884	1885
Toneladas. . .	168.646	194.550	215.725	287.243	262.497

La disminucion de 24.746 toneladas, experimentada en el año 1885, con relacion al anterior, se debe exclusivamente á que la Compañía de vapores de navegacion del Pacifico no condujo fletes para Europa en los diez buques que llegaron al Istmo, procedentes de los puertos de la América del Sur, desde el 5 de Mayo al 15 de Junio, á causa de la interrupcion del camino con el incendio de Colon y á los disturbios políticos ocurridos en el Estado de Panamá en Marzo y Abril de 1885, que ocasionaron á la Compañía pérdidas inmensas.

El movimiento de viajeros en el último quinquenio ha sido el siguiente:

	AÑOS.				
	1881	1882	1883	1884	1885
Número de viajeros. . .	52.113	127.616	303.979	515.520	567.694

¡Qué magnífica progresion ascendente; qué asombroso desarrollo en el tráfico mercantil y en el movimiento de viajeros! ¡Hé ahí una imágen, en pequeñísima escala, de lo que será en su dia el canal inter-oceánico! ¿Se necesita un ejemplo práctico más elocuente de su seguro y brillante porvenir?

Durante el año de 1885 llegaron al puerto de Colon, con viajeros y mercancías para el tránsito del ferro-carril, unos 700 buques con 579.000 toneladas.

La siguiente relacion manifiesta las principales producciones de las costas del Pacífico trasportadas desde Panamá á Colon en 1885:

Quina.	4.357	balas.
Algodon.	8.018	idem.
Cacao.	126.723	sacos.
Café.	395.656	idem.
Indigo.	9.680	serones.
Marfil.	15.457	sacos.
Goma.	14.314	balas.
Azúcar.	10.411	sacos.
Mineral.	19.168	idem.
Cueros.	217.527	
Tabaco.	4.206	balas.

Bálsamo.	842	cajas.
Yodina.	1.029	barriles.
Sombreros.	228	serones.
Orchilla.	317	balas.
Cueros y pieles.	3.840	
Azogue.	9.355	frascos.
Plantas..	432	cajas.
Madre-perla, conchas.	69	sacos.
Semillas del Cocculus del Perú.	2.883	balas.
Zarzaparrilla.	228	idem.
Paja..	537	idem.
Cochinilla.	107	serones.
Cedro..	105	
Animales vivos..	3	
Metálico.	2.224	paquetes.
Cañas..	418	
Vino.	20.492	barriles y pipas.
Plomo..	30.377	galápagos.
Trapos.	3.241	balas.
Borax..	28.119	cajas.
Cebada.	26.077	sacos.
Habichuelas..	13.990	idem.
Mostaza, semilla.	3.995	idem.
Paquetes de diferentes efectos. . .	5.715	

La Compañía del ferro-carril de Colon á Panamá, además de la especulacion propia del camino, posee muelles destinados al atraque de los buques, algibes para proveerlos de agua, lanchas para los demás servicios y remolcadores en Colon y Panamá. Es propietaria igualmente de una pequeña línea de dos vapores que hacen viajes quincenales á Nueva Orleans conduciendo la correspondencia.

Los ingresos y gastos por todos estos conceptos, fueron los siguientes en el último quinquenio:

	AÑOS.				
	1881	1882	1883	1884	1885
	Ps. fs.	Ps. fs.	Ps. fs.	Ps. fs.	Ps. fs.
Ingresos.	2.371.369.63	2 454.345.80	2.811.983.92	3.494 776.15	3.267.922.86
Gastos.	478.294.25	730.764.42	1.002.456.22	1.689.797.70	2.591.063.56
Ingreso liquido.	1.893.075.38	1.723.581.38	1.809.527.70	1.794.978.45	676.859.30

Consideramos curioso dar á conocer el detalle de los ingresos y gastos en el año 1885.

INGRESOS.	Pesos fuertes.
Mercancías de Colon á Panamá	1.728.798.57
Idem de Panamá á Colon	793.549.29
Pasajeros de Colon á Panamá	197.268.64
Idem de Panamá á Colon	186.722.11
Correo de Colon á Panamá	16.198.60
Idem de Panamá á Colon	3.286.05
Conduccion de metálico de Colon á Panamá	4.040.25
Idem de Panamá á Colon	8.963.60
Gabarraje	125.128.52
Aguada á los buques	41.728.16
Lastre á los mismos	18.106.74
Rentas de propiedades	14.885.01
Derechos de muelles y farola en Colon	18.780.06
Telégrafo	5.710.89
Intereses y cambio	14.825.16
Otros ingresos	89.911.21
TOTAL	3.267.922.86

GASTOS.	Pesos fuertes.
Trasporte de efectos	514.460.27
Departamento mecánico	81.684.68
Gabarras	108.139.12
Reparacion de edificios en Colon por el incendio	142.993.35
Idem de muelles por idem	420.488.39
Idem la estacion de Colon	286.491.44
Idem la estacion de Panamá	246.045.33
Idem línea del camino	399.694.98
Cantera de Bohio	14.312.61
Telégrafo	40.123.70
Superintendencia	62.483.11
Obras de aguada en Taboga	27.752.15
Aprovisionamiento	152.164.27
Fletes de efectos	26.071.68
Puentes y otras reparaciones	27.133.72
Miscelánea	41.024.76
TOTAL	2.591.063.56

El año de 1885 fué completamente excepcional en los gastos.

Posee la Compañía para el servicio del ferro-carril 17 locomotoras, 21 wagones de pasajeros, de ellos 7 de 1.ª clase y 14 de segunda. Tres coches especiales para el Superintendente general, cuerpo topográfico del canal y demás empleados; con un sinnúmero de carros de carga de todas clases.

El número de millas recorrido por las locomotoras en 1885 fué de 458.635.

	Pesos fuertes.
Coste total de reparaciones de coches durante el año	40.798.69
Combustible	53.497.08
Otros artículos de consumo	8.633.05
Sueldos de maquinistas, fogoneros y demás personal	77.017.13
TOTAL GENERAL	179.945.95

Número de millas recorridas con el consumo de una tonelada de carbon	59.9
Idem con un quintal de aceite	23.1
Idem con una libra de sebo	20.2
Idem con una libra de algodon de desecho	57.2

	Pesos fuertes. — *Centavos.*
Costo por milla con relacion á las reparaciones	8.8
Idem con relacion al combustible	11.8
Idem respecto á sebo y demás artículos de consumo	1.8
Idem respecto á sueldos	17.0
TOTAL costo por milla recorrida	39.4

Algo hemos oido decir respecto á defectos en la administracion de este ferro-carril y á las fundadas esperanzas de que sabrá corregirlos cumplidamente la inteligencia y honradez del actual Superintendente general Mr. Frank G. Ward.

No se nos facilitaron las tarifas que teníamos pedidas y que son muy altas y muy irregulares, debido el monopolio qne ejerce esta vía en el tránsito para los dos mares. Desde luego sorprende, que respecto á viajeros no se expendan billetes, y que el importe de los distintos trayectos lo recoja á granel el cobrador del tren, sin ninguna clase de comprobantes ni formalidades. Todo se fia á su honradez; pero las estadísticas del movimiento deben resultar de ese modo muy poco exactas, y esto se comprende, á primera vista, que es muy ocasionado á abusos y desórdenes, perjudiciales á los intereses de la Compañía. Y basta de ferro-carril.

Hemos ofrecido tratar aparte y detenidamente la cuestion relativa á la salubridad del Istmo, su clima y demás condiciones, y ha llegado el momento de cumplirlo.

A creer fundados los temores que inspiraba á nuestros amigos la visita al Istmo de la Comision, los preceptos higiénicos y preventivos que con repetida insistencia nos recomendaban, tanto en España como en las Antillas, para evitar las fiebres, ciertamente que hubiéramos desembarcado preocupados y llenos de temores en aquella zona, que por todos ellos se consideraba mortal.

Felizmente no fué así. Los ocho dias que estuvimos en el Istmo, visitando las obras y recorriéndolo todo, sin precavernos de los rayos de un sol de fuego, muchas veces sin parasol, ni más resguardo que el sombrero de paja de ancha ala, haciendo una vida activísima, recorriendo á pié cinco y seis kilómetros, sudando siempre á mares, descansando poco y asistiendo por la noche, despues de las fatigas del dia, á banquetes suntuosos en que se hacia gran gasto de los mejores vinos de Europa, no nos dejaron un solo momento de reposo para preocuparnos del grado de salubridad de la atmósfera en que vivíamos, áun cuando se nos ofreciesen á la vista ejemplos palmarios, tanto en los hospitales que visitamos, como en la ciudad de Panamá, de que la salud no era todo lo buena que hubiera sido de desear.

Si fuésemos á juzgar por la salud que disfrutamos en nuestra corta estancia en el Istmo, los indivíduos todos que componía-

mos la Comision, más la dotacion de 72 personas del *Magallanes,* entre los cuales la mayoría no habia visitado nunca los países, lo mismo Colombia que Costa-Firme, Centro-América, la Florida, el Brasil y las Antillas, en donde es un azote la fiebre amarilla, podríamos decir que el clima del Istmo, si bien muy penoso por el calor y humedad combinados, que hacen el efecto de un constante baño de vapor, reunia por otra parte las mejores condiciones.

Pero este concepto nuestro, en un sentido favorable, y el de nuestros amigos y el de la generalidad en el opuesto, resultarian ambos exagerados.

Ni la condiciones actuales del Istmo son, ni pueden ser completamente favorables á la salud del obrero en los trabajos del canal, ni las ciudades de Colon y Panamá, por circunstancias especiales, pueden llamarse sanas; pero tampoco es exacto que la mortalidad en todas estas localidades alcance las cifras aterradoras que se supone, apoyadas en el aserto, completamente vulgar, de que la construccion del ferro-carril que recorre el Istmo costó tantas vidas de trabajadores como traviesas cuenta, es decir, que debajo de cada una de estas se puede suponer enterrado un hombre, y que, en solo un verano, fallecieron 154 jefes de estacion. ¡En iguales términos se exagera respecto á las obras del canal!

Por fortuna, las estadísticas oficiales, si no dicen completamente lo contrario, resultan bastante consoladoras respecto al número de víctimas que cuestan á la humanidad estas obras de progreso y civilizacion. ¡Todas las conquistas del hombre están regadas con sangre! ¡Parece que es condicion indispensable para que fructifiquen!

Ese fantasma de mortalidad de triste reputacion universal, esa hecatombe en la construccion del ferro-carril, queda reducida por los datos oficiales proporcionados, del modo más sério y auténtico, por la Compañía que explota esa empresa, á las cifras siguientes: durante todo el trascurso de la construccion, esto es, en cinco años, fallecieron 293 obreros blancos de 6.000 que habia empleados, 140 negros y unos 400 chinos, que en su

mayor parte se ahorcaron, víctimas de una de esas verdaderas epidemias morales de nostalgia, que algunas veces se ceban en los asiáticos, sobre todo cuando no están bien tratados.

Ya hemos indicado en otra parte que, con relacion á los hospitales de la Compañía del canal, la cifra media de mortalidad, en proporcion al número de enfermos, sólo alcanza al 8 por 100, y en proporcion al de obreros, al 7 por 100 aproximadamente.

Tambien dijimos entonces y corroboramos ahora que esas cifras no bastaban para juzgar con exactitud de la salubridad del Istmo, porque, á más de faltarnos las estadísticas de las poblaciones, contrayéndonos sólo á los obreros, hay que tener en cuenta los que fallecen fuera de los hospitales, que, si no son tantos como los que mueren en aquellos establecimientos, son muy numerosos. De modo que no está lejos de la verdad fijar la cifra media de mortalidad de la poblacion obrera del canal en un 11 á un 12 por 100.

Pero si se atiende á las condiciones pantanosas del terreno en que está enclavada la ciudad de Colon, al de la misma naturaleza de las vertientes del Istmo, tanto del lado del Atlántico como del Pacífico, en que pulula una numerosa poblacion, terrenos completamente encharcados casi siempre, y sobre todo en la estacion de las lluvias torrenciales; al calor y á la gran humedad de la atmósfera; á la exuberancia de vida animal y vegetal, que constituye en la zona tórrida esa fermentacion constante tan perjudicial á la salud; y si se tiene, por último, en cuenta la falta de higiene y de aseo en las poblaciones del Istmo, no sorprenderá ciertamente esa cifra de mortalidad, que, por otra parte, no es superior á la que se experimenta en las Antillas y costas de la América entre los trópicos, por razon del clima y por la de la fiebre amarilla que, causando anuales estragos, es un verdadero azote.

La remocion de tierras húmedas siempre es malsana, sobre todo en esos climas tórridos. La vida del obrero deja mucho que desear por la falta de régimen y de cuidados, y los desórdenes á que, por regla general, se entrega. Los negros de Jamáica, que constituyen el principal núcleo de la poblacion obrera del

canal, es una raza débil que á la larga no resiste á las fatigas.

Todos estos son elementos deficientes para la salubridad.

En nuestras visitas á las obras veíamos á esos pobres negros, agobiados bajo los rayos del sol, buscar la sombra de las máquinas. Un gran contingente de ellos llena los hospitales, víctimas en general de pulmonías que adquieren fácilmente cuando, cubiertos de sudor, los enfria la brisa que, como un consuelo de la naturaleza, orea las laderas del Istmo, ó de disentería producida por la accion del clima y por el abuso de los alcoholes.

El órden bajo el cual pueden clasificarse, bajo el punto de vista de su frecuencia é intensidad, las enfermedades que más reinan en el Istmo, es bastante variable, porque se modifica segun los años y las diferentes estaciones. Sin embargo, puede aceptarse el siguiente muy aproximado á la exactitud media:

Fiebres palúdicas.
Fiebre amarilla.
Anemia.
Bronquitis.—Bronco-pnemonia.
Reumatismos.—Curvaturas.
Pneumonia.—Tuberculosis pulmonar.
Fiebres perniciosas.
Fiebre biliosa.
Leacemia.—Lencocitemia.
Embarazos gástricos.—Dispepsia.
Fiebre tifoidea.
Disentería.—Diarrea.
Enfermedades del corazon.

En cuanto á la influencia de la climatologia en las enfermedades reinantes en el Ismo, pocos países sufren tanto, por regla general, como las regiones inter-tropicales, por los fenómenos meteorológicos.

El estado higrométrico de la atmósfera, tiene por corolario inmediato el estado sanitario; de ahí que la estacion del invierno trae siempre consigo una recrudescencia muy sensible en las cifras de la mortalidad. Es digno, no obstante, de observarse que los inconvenientes producidos por las lluvias, están en ra-

zon inversa con la abundancia de estas. Las épocas del año ménos favorables á la salud son aquellas en que principian y terminan las estaciones.

El clima del Istmo colombiano es húmedo y lluvioso. El año se divide en dos estaciones, seca ó verano y lluviosa ó invierno.

Comprende la primera desde Diciembre á Mayo, y la segunda el resto del año. Las lluvias son mucho más abundantes sobre la costa del Atlántico que sobre la del Pacífico. En Colon caen por término medio, de dos á tres metros de agua. Sólo en un mes han caido 461 milímetros y 165 en un solo dia. La humedad relativa ó estado higrométrico alcanza por término medio, 82°.7. Los vientos alisios soplan casi constantemente.

Un observatorio construido en la isla de Naos, proporciona todos los meses medios meteorológicos preciosos para el servicio médico.

Son interesantes las observaciones relativas al mes de Marzo último, anterior á nuestra llegada al canal.

BARÓMETRO.

A 0.°.	758.12
Idem al nivel medio.	759.58
Máximo absoluto..	761.22
Mínimo absoluto.	758.13
Amplitud..	3,09

TERMÓMETRO.

Máximo medio.	33.02
Mínimo medio.	22.°
Máximo absoluto..	35. 8
Mínimo absoluto.	19. 6
Amplitud máxima.	14. 2
Amplitud mínima..	5. 4
Amplitud media..	11. 2

HIGRÓMETRO.

Medio.	76. 1
Máximo absoluto..	86
Mínimo absoluto.	69. 5
Amplitud..	16. 5
Número de dias de lluvia.	2
Cantidad caida.	46m2
Direccion de los vientos.	NO.

La evaporacion durante la estacion seca es considerable y alcanza por término medio 5 milímetros al dia; de este modo la humedad se hace muy sensible.

Para terminar con el clima del Istmo y su grado de salubridad, citaremos las palabras de Mr. L. N. B. Wyse, que tienen toda la autoridad que le dan su larga residencia en el Istmo colombiano, en donde llevó á cabo magníficos trabajos topográficos y geodésicos.

«Es, pues, cierto, que el Istmo no merece su reputacion de insalubridad. A excepcion de algunas localidades mal ventiladas, situadas cerca de los pantanos y lagunas, en que se amontanan y descomponen los detritus vegetales, el país es sano. La vertiente del Pacífico está, sobre todo, en buenas condiciones climatológicas. Con un confortable suficiente y las facilidades que presentan ciertas alturas admirablemente ventiladas para el establecimiento de un *Sanitarium* en la época, siempre más peligrosa, del cambio de las estaciones, el europeo puede vivir largo tiempo sin sentir ni áun la anemia, propia de esos climas enervantes.»

No debe, pues, preocupar la residencia del Istmo, si se sigue un género de vida arreglado y se adoptan las precauciones higiénicas convenientes.

No hay que dejarse llevar por la impresion de casos desgraciados de fiebre amarilla y perniciosa, que son el terrible azote de otras localidades de América y que han causado tanta más sensacion en el Istmo cuanto que han recaido en perso-

nas tan visibles, tan conocidas y apreciadas como la familia de Mr. Dingler.

Ni el clima, ni la relativa insalubridad del Istmo, reducidas á los términos de una verdad averiguada, segun la hemos expuesto, pueden ser nunca un obstáculo para la continuacion y la terminacion de los trabajos del canal. Así lo comprenderán seguramente los hombres animosos que aplican su inteligencia y su vida á la realizacion de esa obra maravillosa del progreso y de los adelantos de nuestro siglo.

Novena parte

Consideraciones generales acerca del desarrollo mercantil que está llamada á producir la apertura del Istmo.—Influencia que debe ejercer respecto á nuestra preponderancia en la América española.

La realizacion del corte del Istmo de Panamá, la apertura del canal que ha de poner en comunicacion á los dos mares, viene, desde luego, á responder á las necesidades y aspiraciones del comercio universal, y por consiguiente sus consecuencias inmediatas son ya de antemano de todo el mundo conocidas.

Las distancias para la navegacion van á acortarse con la trasformacion del globo; la facilidad de trasportes á abaratar los fletes; el monopolio que hoy ejercen diferentes líneas del Pacífico toca á su término. Se abre ancho campo de accion á la concurrencia y á las transacciones mercantiles.

Las naciones hispano-americanas que bañan los dos mares, dotadas próvidamente por la naturaleza de los más ricos productos, van á dar vuelo á sus mercados y su poblacion va á adquirir gran desarrollo. La emigracion europea emprenderá nuevos derroteros.

Las naciones más productoras y comerciales de Europa, las más previsoras en las consecuencias del cambio, se preparan para dar el mayor ensanche á las exportaciones de sus industrias.

Los Estados-Unidos del Norte de América, la nacion á quien más ha de aprovechar el canal inter-oceánico, se preocupa y estudia su actual situacion mercantil para sacar todo el partido posible de la próxima trasformacion material del mundo, que tantas ventajas le ofrece por su especial situacion y la de sus florecientes puertos del Atlántico y del Pacífico.

La invasora Alemania, con su creciente poderío y el ensanche que pretende dar á su marina militar y mercante, figura ya de una manera sorprendente en los mercados americanos, en donde su pabellon rivaliza con los de las otras naciones de Europa, aventajando en tonelaje á algunas de las que figuraban antes entre las primeras en aquellos puertos.

Los Estados-Unidos del Norte de América exportaron, en los últimos veinte años, á los Estados de la América española, por valor de 442.000.000 de pesos en mercancías, é importaron de los mismos países, en primeras materias, por valor de pesos 1.207.000.000, excediendo á la suma de las exportaciones en 765.000.000.

Durante todo ese tiempo, aquellos Estados hispano-americanos han estado adquiriendo en Europa las verdaderas mercancías de los Estados-Unidos ó sus similares. Casi todo lo que va á los puertos de los Estados-Unidos procedente de los de la América española va en bandera inglesa.

No es ménos absurdo en el mundo comercial el espectáculo de su comercio con el Brasil. Los Estados-Unidos adquieren en sus mercados todas las primeras materias, y el producto considerable de estos artículos lo emplea el Brasil en los mercados de Inglaterra ó Francia.

Cada tonelada de este comercio paga un interés á los banqueros ingleses y á los propietarios de buques.

Compran los Estados-Unidos el 30 por 100 de lo que producen los países sud-americanos, y sólo figuran por un 6 por 100 en sus importaciones.

El balance contra los Estados-Unidos resulta de este modo por valor de unos 100 millones de pesos al año.

Las importaciones anuales y exportaciones al extranjero de

todos los Estados de América, á excepcion de los Estados-Unidos, alcanzan la cifra de 675.085.000 pesos fuertes, en esta forma:

	Pesos fuertes.
Méjico	55.000.000
Las cinco repúblicas de Centro América	24.428.000
Las nueve de Sud-América	348.646.000
Cuatro colonias europeas	31.950.000
Imperio del Brasil	215.061.000
TOTAL	675.085.000

Poblacion de todos estos países, 40.000.000 de consumidores, en 8.000.000 de millas cuadradas.

De este gran movimiento comercial monopolizan los Estados-Unidos sólo por valor de ménos de la quinta parte; lo demás, Inglaterra, Francia, Alemania y otras naciones de Europa.

Las importaciones en el Oriente figuran al año por valor de 529.553.000 pesos, de la manera que sigue:

	Pesos fuertes.
Japon	29.296.000
China	112.632.000
Hong-Kong	115.834.000
Islas Filipinas	18.032.000
India holandesa	55.485.000
Siam	6.500.000
Establecimientos de los Estrechos	73.174.000
Australia, Nueva Zelandia y Tasmania	118.600.000
TOTAL	529.553.000

En esta suma de importaciones, los Estados-Unidos sólo figuran por la cantidad de 20.497.000 pesos, ménos de un 4 por 100.

Todos estos datos que se estudian detenidamente y se examinan en la actualidad, y que demuestran, por otra parte, que la

situacion mercantil de los Estados-Unidos deja mucho que desear, agitan y mueven la opinion en aquel país, en el sentido de inmediato remedio, valiéndose para ello de las excepcionales ventajas que va á ofrecerle la próxima apertura del Istmo de Panamá y los propósitos de nuevas líneas americanas que multipliquen sus transacciones con todos esos mercados. La opinion clama allí por vías y medios de comercio.

El intento de reunir en los Estados-Unidos un Congreso de las Repúblicas americanas, promovido por el Bill del Senador Mr. Frye, que tendria su asiento más natural en Madrid y debiera haber sido convocado por nosotros, no es ageno, ciertamente, á ese malestar mercantil que se experimenta, y es más que probable tienda al objeto de intentar y preparar convenios aduaneros que ayuden al desarrollo que á los cambios va á imprimir el canal inter-oceánico.

Francia se preocupa tambien del incremento adquirido en las costas del Pacífico por la bandera alemana, y de la disminucion de tonelaje que á su pabellon afecta en aquellos puertos, en que ántes sus artículos y manufacturas eran tan apreciadas.

Todas las naciones marítimas, sin excepcion, estudian los medios de desarrollar su riqueza mercantil con las economías de tiempo y de distancia que van á obtenerse por medio de la nueva vía, y muy particularmente con relacion á los Estados hispano-americanos, que estaban relativamente aislados y fuera del comercio activo de Europa, por el costo de los trasportes y por el inmenso rodeo para la navegacion del Cabo de Hornos, ó del Estrecho de Magallanes.

Una completa revolucion va á operarse en el comercio del mundo. Nuevos y dilatados horizontes se le presentan en un porvenir inmediato. El fausto suceso, la nueva y gloriosa conquista del progreso y de la civilizacion, no cogerá á nadie desprevenido.

¿Será España una excepcion? ¿Dejará de aprovechar esta ocasion propicia que se le presenta para adquirir en los Estados poblados por sus hijos la preponderancia político-comercial á que está llamada? Nadie en mejores condiciones que ella.

Las corrientes de simpatía entre aquellos florecientes países y España, su madre pátria, se acentúan más y más cada dia.

Tenemos el mismo orígen, el mismo idioma, la misma Religion.

La misma sangre generosa que corre por nuestras venas corre por las suyas.

Nuestra historia, nuestras glorias son comunes.

La separacion es de ayer. Son nuestros hijos, nuestros hermanos, llevan nuestros apellidos. ¿Qué extraño, es, pues, que sus deseos correspondan á los nuestros, que sus miradas converjan con las nuestras á la mitad de los mares, lamentando esa distancia material que nos separa?

Esta va á acortarse muy pronto. En su interés y en el nuestro está el llegar, ántes de que esto se verifique, á una union, á una comunidad de intereses y á una cordialidad tal de relaciones, que constituyan esa patriótica y anhelada «Union Ibero-Americana,» que ha de conducir, por pasos firmes y seguros, á la preponderancia de nuestra raza en ese continente americano tan lleno de nuestras mútuas glorias.

Españoles y españoles-americanos deben en adelante explotar unidos, con recíprocas ventajas, las ámplias riquezas que la Providencia ha puesto en sus manos.

Nuestra diplomacia, nuestros hombres políticos, nuestros Gobiernos, deben trabajar de consuno, sin descanso, con insistencia, en pró de tan elevadas miras. Ahora, ó nunca.

Nuestra bandera puede presentarse en los puertos del Pacífico en condiciones tan favorables como las de ninguna otra nacion del mundo.

Que no lo olviden nuestros navieros, nuestros comerciantes, nuestros agricultores. Que se preparen con tiempo para la obra de nuestra regeneracion comercial.

Y si en ese camino de progreso y de desenvolvimiento de nuestra riqueza, la marina mercante nacional necesita, para los cambios en condiciones ventajosas, de la proteccion del Estado; si éste se preocupa, como no puede ménos de hacerlo, de lo que emprenden otras naciones para fomentar su navegacion, conce-

diendo primas por milla recorrida á las grandes líneas, ahí están las Córtes españolas que, en su prevision y patriotismo, no sabrán negarle iguales armas para la lucha.

Las repúblicas que baña el caudaloso Plata son hoy abundante mercado de nuestros productos, y sólo esperan para alcanzar su máximo desarrollo el deseado establecimiento de una línea quincenal de vapores hispano-argentino-uruguaya que, por sus ventajosas condiciones y por la natural proteccion de los tres Gobiernos, pueda competir, segura del éxito, con las líneas extranjeras hoy existentes.

Antes hacíamos un comercio directo, muy activo, á pesar de la gran distancia por el Cabo de Hornos, con Guayaquil y otros puertos del Pacífico. Hoy este mar, descubierto por nosotros, está huérfano de nuestra bandera: ¡de él se enseñorean, para todas las ventajas del comercio, los pabellones de naciones extrañas!

¡Si la heróica sombra de Vasco Nuñez de Balboa, desde Javisa, en donde tomó posesion para España de ese mar, testigo mudo de sus proezas, pudiese contemplar el continuado cruce de esas banderas extranjeras, sin figurar la primera la que él plantó con tantos brios en aquellas orillas, su desconsuelo, su amargura serian inmensas!

Vaya, pues, cuanto ántes mejor, nuestro pabellon de guerra á las aguas del Pacífico; pero jamás en son de lucha, siempre, siempre, como un pabellon hermano.

Frecuente aquellos puertos, cultive relaciones de familia con aquellos Gobiernos y aquellos naturales, y sea, en fin, la vanguardia de nuestra marina comercial.

Que nunca las aguas del Pacífico se vean sin alguno de nuestros buques del Estado. Así lo aconsejan las más elevadas miras de una política previsora.

Por algo y para algo hemos dado nuestra sangre, nuestra propia vida á aquellos paises. Tenemos que cumplir allí una mision providencial. El colmo de nuestras aspiraciones es de que llegue pronto el dia en que aquellas repúblicas, de orígen nuestro, miren nuestra bandera como la suya propia. Adelante por ese camino.

Venezuela, Colombia, Costa-Rica, San Salvador, Nicaragua, Honduras, Guatemala, Méjico, El Ecuador, El Perú, Bolivia y Chile esperan nuestros buques, nuestros productos y manufacturas para cambiarlos con preferencia por los suyos.

Ellos nos brindan con sus ricos productos, café, cacao, añil, algodon, pieles, minerales, maderas preciosas, gomas, plantas medicinales, tintes, etc. Con sus importaciones y exportaciones, que ascienden á muchos millones de pesos, sin que nosotros hasta ahora nos hayamos interesado apenas directamente en ese productivo cambio.

Nos ofrecen su cultura creciente, su desarrollo material y moral, del que debemos enorgullecernos; su importancia cada dia mayor y su risueño porvenir lleno de esperanzas.

Que se apresten, pues, nuestras flotas para pasar el canal, al realizarse su apertura, llevando á esas naciones nuevas las muestras de nuestro progreso, que ellas tambien serán las primeras en aplaudirlo y apreciarlo. Adelante, por esos derroteros que nos abre hoy la fortuna y por los que se desvelaron nuestros antepasados.

Cuba y Puerto-Rico están á las puertas de la nueva via. Estudien las incalculables ventajas que pueden sacar de esa situacion.

Esperamos confiadamente que las previsoras miras de nuestro actual Gobierno se fijen con preferente interés en la vital cuestion de tener concertados, para ántes de que se abra á la navegacion el canal americano, convenios comerciales con todas esas repúblicas, nuestras hermanas, recíprocamente ventajosos, para hacer eficaz la accion de nuestra marina mercante en la regeneracion del comercio nacional. Ese es el verdadero camino de la grandeza de las naciones.

Para terminar con tan importante asunto, someramente tocado por nosotros, repetiremos: ¡Adelante por ese camino! ¡Ahora ó nunca!

Décima parte

De Colon á la Habana.—Ocho dias en la capital de la isla de Cuba.—De la Habana á Vigo.—Regreso á Madrid.—Conclusion.

Nuestro viaje desde Colon á la Habana no ofreció nada de particular.

Favorecidos por una brisa suave, la mar apenas rizada, y contemplando, á la caida de la tarde y en las primeras horas de la mañana, el espectáculo de esa riqueza de luz y colorido de la zona tórrida, de esos cambiantes de las olas azuladas, ora reflejando un cielo purísimo, sin nubes, de una trasparencia sin igual, ora oscuro y aturbonado por el sofocante calor y la consiguiente evaporacion, hicieron agradable y entretenida nuestra corta travesía por el mar de los Caribes.

En nuestra derrota de regreso pudimos afrontar más de cerca los escollos que despide la costa de Honduras, porque los pasos difíciles y peligrosos que ofrecen nos cuadraba pasarlos de dia. De este modo la ruta se hacia más directa.

Atravesamos, pues, por entre los bancos Serranilla y Rosalinda, y pasando por la parte oriental del Misteriosa, hicimos rumbo franco al freu que separa Yucatan de la isla de Cuba.

Los numerosos loros, cotorras, periquitos, guacamayos y un mono, que adquirimos en Colombia, para llevar á España, como recuerdo á nuestros amigos, sostenian á veces una algarabía infernal, pero servian de distraccion y entretenimiento en las largas y monótonas horas de á bordo.

Dos solos buques, y estos de vela, se avistaron durante el viaje.

Desde que el vapor absorbe casi por completo la navegacion, habiendo disminuido notablemente el número de buques, los mares en general están relativamente desiertos. Pasan dias de navegacion y apenas si cruza un solo buque. La poesía de anochecer y de amanecer con numerosas velas á la vista, la animacion que esto producia y el interés que despertaba el observar y seguir sus movimientos durante el dia, han desaparecido por completo.

A las dos de la mañana del dia 23 de Abril estábamos á la vista de la farola del Morro de la Habana, y á las seis y media entrábamos otra vez en el puerto, quedando á las siete amarrado el buque en los magníficos muelles de San José.

Y aquí llegaba el momento de separarse de nosotros las distinguidas personas que habian completado en la Habana la Comision, y que tanto sirvieron para dar realce á la misma en la visita al Istmo y en el continuado trato con ilustrados extranjeros.

El dia anterior, en la última comida que hicieron á bordo, se cambiaron las frases más afectuosas entre la parte de la Comision que se quedaba en la Habana y la que continuaba á la Península, dándose con este motivo lectura de una expresiva carta dirigida al Presidente, en la cual, envuelta en frases de gratitud al Marqués de Campo, se patentizaba la union é identidad de miras que habia reinado entre nosotros. (Apéndice número 32.) Los lazos de una buena y sincera amistad que nos unieron durante breves dias no se romperán nunca. El recuerdo de nuestro viaje reunidos al Istmo de Panamá, cumpliendo la patriótica mision que á todos nosotros nos habia conferido el esclarecido ciudadano, que sin reparar en gastos, enviaba un magnífico y costoso buque, con solo ese objeto, desde España á Colon, vivirá siempre con nosotros. Los nombres de Vila, Ferraz, Dussag, Laffitte, Paradela, Scwips y demás compañeros de Comision, siempre serán recordados por nosotros con verdadera simpatía.

Desembarcamos y nos instalamos otra vez en el Gran Hotel Pasaje, donde todavía estaban alojadas algunas familias americanas por más que la estacion primaveral tocase á su término.

La temperatura era muy agradable y gozábamos tanto más disfrutándola cuanto que recordábamos la infernal del Istmo, con la que tanto habíamos sufrido.

El fotógrafo Sr. Cohner, uno de los más notables de la Habana, y el de establecimiento más lujoso en la calle de O'Reilly, 62, y en París en la de Rivoli, 59, nos tenia preparado un precioso album para cada uno de nosotros con los retratos de todos los individuos de la Comision. Delicado obsequio, unido á las más finas atenciones, que le agradecimos sobremanera.

En la tarde de ese dia 23, Viernes Santo, asistimos á la procesion, que estuvo muy concurrida, presenciándola desde los balcones de la habitacion del Brigadier Subinspector de Ingenieros Sr. Osorio. Iban acompañando la procesion compañías de todos los brillantes cuerpos de voluntarios, con sus respectivas músicas.

En las noches del Jueves y Viernes Santo es costumbre ir de paseo al Parque, que está concurridísimo. Es una costumbre igual á la del paseo en esos dias en la Carrera de San Jerónimo. Nosotros asistimos acompañando á las familias de nuestros amigos los Sres. Amado Salazar y Sanchez. La noche estaba en extremo agradable. Los asilos de beneficencia hacian su Agosto con las sillas. La multitud era inmensa, y aquellos jardines, profusamente iluminados, ofrecian un aspecto encantador.

El Sábado de Gloria, 24, concurrimos á la reunion del Gobernador general, que recibe en ese dia de la semana.

Excusado es decir que nuestras conversaciones con todos versaban, casi exclusivamente, acerca de la grandiosa obra que veníamos de visitar y que despierta en Cuba grandísimo interés. Aquel ilustrado comercio se preocupa y estudia previsoramente las ventajas que puede sacar de su vecindad á la gran vía inter-oceánica, cuyo porvenir de desarrollo mercantil es casi incalculable.

Entre las personas que tratamos en la Habana con la mayor

intimidad y que se nos hizo en extremo simpática por sus condiciones personales, excelente trato é ilustracion, figura el señor Tam-Kin-Cho, perteneciente al Consulado general de China en aquella capital y agregado á la Legacion de Madrid.

Existe gran número de chinos en la Isla de Cuba, diseminados por toda ella, tomando parte en todos los trabajos y explotando pequeñas industrias.

Es una raza paciente y trabajadora que con los ahorros de una vida laboriosa, regresa á su país y al seno de sus familias, los que no mueren en la empresa, que son muchos.

No tenemos datos recientes, que sin duda revestirian carácter progresivo, pero los que hemos podido proporcionarnos son curiosos y dan una muestra del resultado del ahorro de esa raza asiática que, en su exuberancia, desborda y se extiende por todas las regiones del globo, llegando ya á preocupar á algunos Estados por sus invasiones pacíficas monopolizadoras del trabajo.

Desde 1845 á 1874 salieron, solo del puerto de Hong-Kong, 267.000 emigrados libres y 19.280 contratados; y desde 1867 á 1874 regresaron á China 154.654 emigrados, de los cuales, 37.212 procedentes de California, que llevaban consigo 175 millones de francos.

Muy pocas son las mujeres que acompañan á los chinos en sus emigraciones cosmopolitas; y preguntando la razon de esto á nuestro amigo el Sr. Tam-Kin-Cho, porque teníamos entendido que el Gobierno del Celeste Imperio oponia dificultades para ello, nos aseguró que no existia ninguna clase de prohibicion en tal sentido, y que eso sólo obedecia á que emigrando los chinos á largas distancias de su país, y siendo generalmente de las clases más pobres, no tenian recursos con que subvenir á los gastos de trasporte de sus familias, tanto más cuanto que áun tratándose de ellos solos, el costo del viaje constituia ya la creacion de una deuda que se obligaban á pagar con el fruto de sus primeros trabajos.

El sábado visitamos en todos sus detalles la magnífica fábrica de cigarrillos de papel *La Honradez*, situada en la calle de San

Ignacio, 30, cuyos propietarios los Sres. Sanderson y Compañía, habian estado tan obsequiosos y atentos con nosotros.

Vimos funcionar las preciosas máquinas que van haciendo todas las operaciones hasta la terminacion de los cigarrillos, y no puede darse nada más perfecto é ingenioso. *La Honradez* hace honor á sus inteligentes propietarios. Salimos complacidísimos de nuestra visita.

El domingo 25, por la mañana, nos tocó ir á ver la suntuosa fábrica, tambien de cigarrillos y tabacos, del Sr. D. Pedro Murias, titulada *La Meridiana,* una de las mejores marcas y más acreditadas de la Habana.

Al Sr. Murias tuvimos ocasion de tratarlo con frecuencia y de unirnos á él con la sincera amistad que se merecen las excelentes dotes y condiciones que le adornan. Modesto, inteligente y laborioso, ha sabido, con el fruto de muchos años de trabajo, crear y montar un establecimiento que honra á la Habana, y que seguramente será orígen para él de una merecida fortuna. Inútil es decir que estuvo con nosotros en extremo obsequioso. Antes de salir nosotros de la Habana se despidió para unos baños, á fin de atender al restablecimiento de su salud algo resentida por la larga residencia en aquel clima y por la constancia de su laboriosidad y trabajo. Deseamos que nuestro amigo el Sr. Murias, haya logrado restablecerse por completo.

El lunes 26, disfrutando la frescura de las primeras horas de la mañana, fuimos en carruaje á visitar la casa de *Los Molinos,* posesion de verano y de recreo del Gobernador general de la Isla de Cuba, situada en las afueras de la Habana, al final del paseo de Tacon y al pié del castillo del Príncipe, en posicion muy pintoresca.

Nos dió pena contemplar el mal estado en que se encuentra de pobreza y de abandono. No es digna, por cierto, de ser habitada por la primera autoridad de la Isla de Cuba.

Comparábamos, en nuestra imaginacion, aquel pobre casaron, ruinoso, desamueblado, de jardines que acusan absoluta falta de cuidados, con las ostentosas residencias de los Gobernadores, no diremos de la India inglesa, cerca de Calcuta, pero sí de las

posesiones holandesas en la isla de Java, que visitamos en nuestros viajes, y nos dolia considerar el poco decoro de que se rodea á nuestros Gobernadores generales de las importantes posesiones ultramarinas de España, sin comprender cuánto esa pobreza de recursos y esas economías llevadas al límite de lo absurdo, amenguan, sobre todo en aquellos países, el prestigio de que deben estar rodeadas esas autoridades.

Recordábamos que en épocas anteriores, cuando ejercian el mando de la Isla Generales como O'Donnell, el Marqués de la Habana y otros elevados personajes, la posesion de recreo de *Los Molinos,* si no en las condiciones de ostentacion en que debiera estar, se hallaba siquiera decorosamente habitable para ellos. Hoy cualquier mediano propietario de la Isla de Cuba está en mejores condiciones. Dejamos á la consideracion de los españoles el apreciar si esto es conveniente, y si, áun cuando en la apariencia se trate dé una pequeñez, en el fondo no reviste verdadera importancia.

Despues de nuestro paseo matinal por las pintorescas afueras de la Habana, fuimos á visitar la Audiencia, establecida en la magnífica casa de Aldama, que con la mayor amabilidad nos enseñó, en todos sus detalles, el Sr. Sitjar, Regente de la misma, el cual sucedió en este alto cargo al integérrimo magistrado, honor del foro, D. Francisco Loriga, muerto recientemente, apenas se habia posesionado de él.

La Audiencia de la Habana, como situacion y como edificio, no deja nada que desear. No cabe mejor distribucion ni más decoro en las distintas salas en que está dividida. Todas las dependencias y empleados están instalados en el entresuelo, que se comunica con el principal por varias escaleras de servicio. Allí, como debe estarlo la representacion de la justicia, en sus más elevados tribunales, está rodeada de todo el prestigio exterior que á primera vista debe siempre realzarla.

Felicitamos al Sr. Sitjar por lo perfectamente montado y organizado del Tribunal que tan dignamente preside y dirige.

Algo oimos hablar de traslacion de la Audiencia al piso alto de la Cárcel. Dudamos que despues de los gastos considerables

que esto ocasione, se logre que quede en las inmejorables condiciones en que está hoy. Nos permitimos fijar la atencion del señor Ministro de Ultramar acerca de este asunto.

En la noche de ese dia, lunes 26, estábamos invitados á comer, en el excelente restaurant *El Casino,* por el Coronel, Jefes y Oficiales del brillante cuerpo de Orden público de la Habana.

Suntuoso banquete, deliciosos manjares, patriótica animacion, todo amenizado por la acreditada orquesta del maestro Valenzuela, que nos hizo oir el repertorio más escogido de los aires nacionales, sobre todo de Cuba, con su caracterísca belleza y sus cadencias especiales.

Asistieron al banquete, además del distinguido Coronel Martinez, jefe del cuerpo, y todo el escogido personal del mismo, los representantes de los periódicos *La Gaceta Oficial, Diario de la Marina, El País, El Español, El Eco Militar, El Popular, La Pátria, El Avisador Comercial, La Avanzada, La Voz de Cuba,* y el corresponsal en la Habana de *La Correspondencia de España.*

Se pronunciaron entusiastas discursos en honor del Marqués de Campo, de la Comision científica, de la Prensa, del cuerpo de Orden público, del Ejército y de la Marina.

El representante del *Diario de la Marina* leyó un telegrama del *Times,* de Lóndres, en que se expresaba la conviccion de que el informe dado, acerca de las obras del canal de Panamá, por la Comision española que acababa de visitarlas, revestiria carácter de mayor imparcialidad que el del Ingeniero Mr. Rousseau, comisionado con ese mismo objeto por el Gobierno de Francia. La lectura de este telegrama fué muy aplaudida.

Despues de los más ardientes votos por la union de españoles de acá y de allá, las elocuentes y sentidas frases del Sr. Romero Rubio, merecen consignarse: «Señores de la Comision: á pesar de cuanto oigan Vds. y lean, en este país no existen ódios de ninguna clase; lo que existe es el recelo, la desconfianza, más ó ménos fundados, que han creado nuestros comunes desaciertos; pero, tenedlo entendido, cuando la pátria comun está en peligro, todos los españoles se unen bajo los anchos pliegues de su gloriosa bandera, formando en la vanguardia la noble, la valiente

y entusiasta juventud cubana; que lo primero que necesitamos es que allá, en la Metrópoli, nos amen algo más y nos olviden un poco ménos.»

Otra voz elocuente se levantó para hacer oir los sentidos ecos de las necesidades de Cuba en el urgente arreglo de su deuda, en la modificacion de aranceles, en las fuentes todas de su riqueza, que sólo necesitan amparo é inteligente proteccion para correr como ántes caudalosas; del malestar, en fin, que aqueja á aquellas leales provincias españolas para que demandásemos el pronto y oportuno remedio á nuestra llegada á la madre pátria.

El Presidente de la Comision, en frases que revelaban la emocion de que estaba poseido ante aquel espectáculo patriótico, dió las gracias á todos por las deferencias y distinciones de que eran objeto, y de las que guardarian gratísimo recuerdo.

Terminado el banquete á las diez y media de la noche, felicitamos cordialmente al dueño del restaurant, que se acercó á saludarnos, por lo brillante de la comida, manifestándonos el sentimiento que experimentaba, dado el poco tiempo de que podia disponer la Comision, al verse privado del gusto que hubiera tenido en ofrecernos un almuerzo en su casa.

¡En todas las clases sociales hacia explosion el sentimiento pátrio al ver á la Comision española que habia ido á Panamá á impulsos de la poderosa iniciativa particular! ¡España despertaba, en fin, del letargo que la mantenia apartada del movimiento universal, gracias al patriotismo de uno de sus más exclarecidos hijos! ¡El Marqués de Campo podia estar satisfecho de su obra!

Aún nos quedó tiempo aquella noche para asistir á la reunion semanal del Comandante general del Apostadero, donde permanecimos agradablemente hasta media noche, retirándonos despues á nuestro hotel.

El martes 27, por la noche, los Sres. de Arazoza nos obsequiaron con una escogida y animada reunion en su magnífica casa de la Calzada de San Lázaro.

Pilar Berdugo de Arazoza, que es una excelente artista, nos hizo oir su hermosa voz en el rondó de *Cenerentola* y en el final de *Lucrezzia Borgia*.

Despues, en union de su hijo Rafael, todavía un niño, pero de corazon de artista como su madre, cantó, con una expresion y un sentimiento que llegaban al alma, el precioso duo de Campaux *Yo vivo et amo.*

La señorita Sicouret, que es una pianista de primera fuerza, tocó magistralmente el *Cocuyé* de aires cubanos, de Goastchalk, y la difícil polonesa en *la bemol,* de Chopin.

Tambien tuvimos el gusto de oir al maestro Sr. Cervantes, renombrado pianista, que en las bellas artes hace honor á su apellido, un magnífico *pot-pourri* de aires nacionales, composicion suya, y varios preciosos danzones, compuestos tambien por él y por su esposa.

Las breves y agradables horas que pasamos en casa de los señores de Arazoza, su esquisita amabilidad y distinciones que les merecimos, no se nos podrán olvidar nunca.

El miércoles 28 fué un dia muy ocupado para nosotros. A las seis de la mañana nos trasladamos á bordo del *Mascota,* precioso vapor anglo-americano, recientemente construido, de rapidísima marcha, que reune todos los adelantos, todo el lujo y comodidades apetecibles, y que hace dos viajes semanales á Cayo-Hueso y Tampa, en la Florida, conduciendo principalmente pasajeros. En él marchaba para Nueva-York, desde donde debia regresar á España por Inglaterra y Francia, nuestro compañero de Comision el Sr. Dusmet.

Esta separacion la sentimos todos nosotros. Juntos habíamos hecho el viaje de España á las Antillas y Colon; juntos habíamos arrostrado las molestias y peligros del clima del Istmo de Panamá al visitar las obras del canal, y nos dolia esta separacion y el no regresar juntos á España, no sólo por el aprecio y estimacion que nos ligaban al Sr. Dusmet, á que lo hacian acreedor sus excelentes prendas personales, sino por el humor siempre alegre y decidor con que animaba á bordo del *Magallanes* nuestras reuniones.

En el mismo vapor *Mascota,* marchaban para los Estados-Unidos las últimas familias americanas que quedaban en el Hotel Pasaje y que, por medio del trato en la mesa y en los salones

de recreo, habíamos entrado con ellas en relaciones. Con nosotros fueron á bordo en la misma falúa, que les ofrecimos y aceptaron.

El *Mascota* salió á las nueve, y en los últimos momentos nos despedimos del Sr. Dusmet y de nuestros amigos los americanos.

Despues de desembarcar en el muelle de la Capitanía del puerto, nos dividimos, dirigiéndonos unos al Ingenio *Toledo*, en donde nos esperaba su obsequioso propietario el Sr. Durañona, y otros, á almorzar con el Sr. Amblard, distinguido abogado y persona muy apreciada en la Habana, y con el Sr. Gonzalez Olivares, Superintendente de Hacienda, á quienes nos habia sido imposible dedicar algunas horas, por la vida ocupada y agitadísima que llevábamos.

Despues de almorzar, fuimos por el ferro-carril de Marianao y nos reunimos todos en el Ingenio *Toledo,* admirando los adelantos de este magnífico establecimiento fabril, que con tanta inteligencia dirige el Sr. Durañona, al que debimos las mayores atenciones.

A las tres de la tarde estábamos de regreso en la Habana, por el mismo camino de hierro de Marianao, para asistir á la corrida de toros de aficionados, *encerrona* con que nos obsequiaban los sócios del *Union Club*.

Excusado es decir qne estuvo brillante de concurrencia distinguida, pues se hallaba allí reunida la mejor sociedad de la Habana.

El palco de la presidencia, ocupado por las jóvenes de las primeras familias, era una verdadera *corbeille* de las más lindas flores.

Profusion de dulces, helados, refrescos, champagne, sanwichs, vinos y licores, circulaban por todas partes.

La necesidad de ir al banquete con que, á las siete de aquella noche, nos honraba el *Casino Español,* nos obligó á dejar, con gran pesar nuestro, la *encerrona,* mucho ántes de que terminase, sobre todo aquel palco de la presidencia, en que ocupábamos puesto de honor, y que casi era un cielo.

Los distinguidos toreros de aficion del *Union Club,* lidiaron las reses con inteligencia y valor, recibiendo muchos y merecidos aplausos. No fueron los últimos los nuestros, que además teníamos que agradecerles tantas distinciones.

Los grandiosos salones del *Casino Español,* profusamente iluminados y adornados con flores, ofrecian un aspecto magnífico.

La gran mesa del banquete, situada en el espacioso salon de la Biblioteca, se ostentaba espléndida de riqueza en vajilla, centros, candelabros, adornos, flores, etc. Era, en suma, una verdadera mesa régia.

En una de las cabeceras del comedor, bajo un trofeo de banderas nacionales, figuraban, en artístico grupo, los retratos de los indivíduos todos de la Comision.

Asistian al banquete el Presidente del Casino, Marqués de Pinar del Rio, la Junta directiva, varios sócios y representantes de la prensa, en junto unas sesenta personas.

Amenizaba la comida la música del Apostadero.

Los exquisitos manjares y vinos que se sirvieron, hacian honor al restaurant del *Louvre*, que tenia á su cargo la comida.

Siendo por esencia el *Casino Español* la reunion de casi todos nuestros compatriotas, insulares y peninsulares, que en la Isla de Cuba, á fuerza de inteligencia y de trabajo fomentan todas las industrias y adelantos, elaboran sus fortunas con persistente laboriosidad, dando con ello vida á la isla y á su hermosa capital, inútil es decir que, llegada la hora del Champagne, despues de las felicitaciones al Marqués de Campo y á la Comision, que era el tema obligado con que nos honraban en todas partes, los discursos fueron el eco de las aspiraciones patrióticas de aquellos hijos de España en quienes vive y palpita, con más fuerza hoy que ayer, el sentimiento puro de la pátria.

Terminado el suntuoso banquete, que dejó en nosotros los más gratos recuerdos, pasamos al baile que tambien en nuestro obsequio tenia lugar en aquellos espléndidos salones, difíciles de describir en el aspecto de belleza y animacion que presentaban.

Despues de media noche nos retiramos á descansar, y no sé

si soñamos con un fantástico baile de hadas, en mágicas estancias, llenas de plantas y flores tropicales, ó si era la realidad del que habíamos disfrutado en el *Casino Español,* que nuestra imaginación impresionada, áun en sueños reproducia.

El 29, muy temprano, salimos en el tranvía de vapor, que va desde la Punta al extremo del ensanche por la calzada de San Lázaro, por cuya parte la Habana ha adquirido gran desarrollo en lindos arrabales, que constituyen pequeños pueblecitos de hoteles, rodeados de jardines y situados á la orilla del mar, en emplazamientos sanos y ventilados, para dirigirnos á embarcarnos y remontar el precioso rio Almendares, hasta el pintoresco sitio llamado *El Paso de la Madama.*

Nos acompañaba el Sr. Arazoza, á quien debíamos aquella agradable excursion y el obsequio de un almuerzo campestre en el referido punto.

Este tuvo lugar debajo y á la sombra de árboles gigantescos, contemplando desde una eminencia el lindo paisaje que nos rodeaba y disfrutando en aquella altura de agradable brisa.

El apetito que el madrugon, el paseo y la frescura de la mañana despertaron en todos nosotros, hizo honor á los riquísimos platos que nos sirvieron y á los exquisitos vinos con que los sazonamos.

La reunion era íntima, era reducida, revestia carácter de absoluta franqueza, pero las simpatías con que se unió á nosotros el Sr. Arazoza y otros amigos que nos acompañaban, les hicieron dirigirnos las frases más entusiastas y lisonjeras, mezcladas con las salvas de taponazos del Champagne.

Por todas partes no recogíamos más que plácemes y aplausos.

Y no era ciertamente por nosotros, que personalmente merecíamos muy poco; era porque, instintivamente, todos aquellos españoles comprendian la trascendencia suma, el gran alcance del levantado pensamiento realizado por el Marqués de Campo. Lo que festejaban y aplaudian era el despertar de la Patria. Era el convencimiento de su lisonjero porvenir.

A las dos de la tarde regresamos á la Habana, y á poco descargó una horrorosa tormenta con lluvia tan seguida por espacio

de seis horas y tan torrencial, que se inundaron muchas calles, impidiendo completamente el tránsito.

Apurados nos vimos para asistir, áun trasladándonos en carruajes, al último banquete que nos ofrecia la Junta General de comercio de la Habana, en una magnífica casa de la Calzada de Galiano.

Una mesa de herradura, lujosamente cubierta y adornada de candelabros y flores, esperaba á los comensales, que éramos unos cuarenta.

Presidia el Sr. Gelats, y asistian, además de los principales miembros de la Junta y la Comision, los Cónsules de Francia y de Colombia.

El menú fué exquisito y no dejó nada que desear.

Hubo brindis entusiastas, por el comercio y la Marina, por la union ibero-americana y porque el viaje del *Magallanes* no resultase estéril para los intereses de la pátria.

El importante comercio de la Habana, genuinamente representado por sus más distinguidos miembros, nos honró en aquella noche con las más extremadas atenciones.

El cuerpo de Bomberos del Comercio tenia preparado un paseo con antorchas en que se desplegase á nuestra vista todo su brillante personal y material.

El mal tiempo lo impidió en absoluto, privándonos de contemplar ese magnífico espectáculo y de recibir esa distincion.

Despues del banquete de la Junta General de comercio, á las diez y media de la noche, nos trasladamos al teatro Chino, en donde se daba, despues de la pública, que termina á las diez, una funcion exclusivamente para que la presenciásemos nosotros.

Allí nos esperaba nuestro amigo el Sr. Tam-Kin-Cho, que nos fué explicando el argumento del melodrama lírico que se representaba.

La música y el canto, de una melodía triste y monótona, nos parecieron originalísimos. Los trajes de los cómicos soberbios de riqueza. Como no habia damas los chinos hacian de mujeres y desempeñaban sus papeles femeninos perfectamente. Los ac-

tores nos parecieron bastante buenos por la accion y la mímica de sus actitudes. Era un espectáculo enteramente nuevo para nosotros y mucho tenia á nuestros ojos de fantástico.

Despues de media noche que se concluyó la funcion, nos invitó el Sr. Tam-Kin-Cho á tomar el té, á estilo chino, en uno de los salones bajos.

Al marcharnos vimos á los actores y los felicitamos.

No sabríamos pasar en silencio, en la narracion de nuestra estancia en la Habana, el gusto especial con que volvimos á ver, despues de muchos años, á dos modestos veteranos de la marina que cuentan una larga carrera de buenos servicios.

Es uno de ellos D. Juan Martorell que, con una memoria feliz, recuerda y detalla todos los episodios de nuestras antiguas escuadras, con los nombres y las circunstancias del Estado mayor que las dotaba.

Desde la clase de paje, en las ya históricas *Reales*, ha sabido conquistar por sus merecimientos y llegar á ostentar los tres galones de capitan de navío.

Distinguido por los generales que sucesivamente han mandado el Apostadero, su casa es frecuentada por todos ellos, y por cierto que en ella se toma el mejor café de la Habana. Nosotros lo hemos tomado algunas mañanas, pasando en compañía del Sr. Martorell ratos muy agradables.

Es el otro veterano D. Antonio Pazos, Capitan de fragata, Ayudante de Marina de Casa-Blanca, que tambien ha prestado distinguidos servicios á la Marina, y persona obsequiosísima con todos los jefes de la Armada, que saben distinguir sus merecimientos y todo lo que vale.

Nos permitimos recomendarlo á la particular consideracion del Ministro de Marina, que conoce perfectamente sus excelentes servicios.

Otra de las personas que en la Habana y dentro de la Marina ha sabido crearse una posicion por sus merecimientos y buen desempeño de árduas comisiones, es el práctico mayor del puerto, D. Francisco Aldao, amigo nuestro desde hace muchos años, y que nos prestó valiosos servicios durante nuestra residencia

en la capital de Cuba, poniéndose á nuestra disposicion para todo y prodigándonos los mayores obsequios. Es persona muy relacionada y querida de todo el comercio de la Habana, y merece la distincion que hacen de él los jefes superiores del Apostadero. Nos ha parecido un acto de justicia consignarlo así en estos apuntes.

El dia 30 por la mañana, nos trasladamos á bordo. Se acercaba el momento de dejar la Habana. El buque estaba lleno de amigos que iban á despedirnos. Aprovechamos un momento para visitar los magníficos almacenes de depósito, á uno de cuyos muelles estaba atracado el *Magallanes*, y que nos enseñó en todos sus detalles nuestro amigo el Sr. Ruibal, ilustrado director de la Compañía que los explota. Es una obra grandiosa, toda de hierro, construida en Bélgica, con sus ascensores y rails para el fácil manejo de las mercancías, que hace honor á la Habana.

Llegaron las cinco y media de la tarde, hora señalada para salir, y desatracados del muelle hicimos rumbo lentamente hácia la boca del puerto.

Cinco vaporcitos venian á los costados siguiendo las aguas del *Magallanes*, conduciendo á nuestros numerosos amigos que se proponian acompañarnos y decirnos adios fuera del puerto.

Las banderas de los buques se arriaban é izaban á nuestro paso. Los pañuelos se agitaban constantemente, siendo correspondidos desde muchas azoteas; los pitos de las máquinas repetian los saludos, y ya fuera del Morro, los vaporcitos volvieron sus proas al puerto, y dimos un sentido adios á los amigos que se quedaban en la apartada Antilla, haciendo, al mismo tiempo, ardientes votos por la prosperidad y ventura de esa preciada joya de nuestro poderío en aquellos mares.

Tan cariñosa despedida excedia al recibimiento, que habia sido, sin embargo, en extremo lisonjero. Nunca, jamás olvidaremos los breves dias que pasamos en la hermosa ciudad, ni á las personas que con sus simpatías y delicadas atenciones nos los hicieron tan en extremo gratos.

Acaso no volvamos á pisar aquellas risueñas y pintorescas orillas, donde se pasaron muchos años de nuestra primera ju-

ventud. Ellas guardan los restos de un hermano querido, compañero de nuestra infancia, nacido el mismo dia que nosotros, y perdido cuando apenas contábamos los dos veintidos años; por ello, y por ser españolas, esas riberas nos serán siempre amadas.

Hacíamos rumbo al canal Nuevo de Bahama. Apenas se sentia un soplo de brisa. La mar estaba como un lago. El lindo panorama que ofrece la Habana iba desvaneciéndose en el lejano horizonte; y el *Magallanes* parecia que moderaba su normal rápida marcha, y que, como nosotros, se alejaba con pena de aquella riberas hospitalarias.

A las treinta horas, en la noche del dia 1.° de Mayo, ya habíamos desembocado el canal y hacíamos rumbo á las Bermudas.

En los dias 2, 3 y 4 experimentamos muy mal tiempo del NO., con chubascos y mar gruesa. El 3 pasó á nuestra vista un bergantin goleta haciendo rumbo al Oeste.

En la noche del 4 cortamos el meridiano de las Bermudas al Norte, á distancia de unas treinta leguas.

Estas islas deben su nombre al español Juan Bermudez, que las descubrió en 1522.

Hoy constituyen una posicion militar inglesa con un buen arsenal en la isla *Ireland*.

Son las Bermudas 360 islotes, separados por canales estrechos y difíciles, pero formando magníficos puertos; ocho solamente se encuentran habitados.

Los habitantes son 16.000, entre ellos 9.000 negros y mulatos. Los ingleses han hecho de las Bermudas una colonia penitenciaria.

A pesar de la falta de agua, de la que se surten por medio de cisternas, las islas producen frutas, legumbres, arrow-root, y se crian muchos cerdos y aves domésticas.

La mayor de las islas, que es la *Bermuda* ó *Long-Island*, tiene treinta kilómetros, y en ella está la capital de la colonia, *Hamilton*, puerto muy frecuentado y buena posicion militar.

La ciudad más importante del grupo, así por su comercio co-

mo por sus fortificaciones, es el puerto de San Jorge, con 3.000 habitantes.

Las Bermudas hacen gran comercio con las Antillas, los Estados-Unidos y el Canadá; su importancia, sin embargo, es exclusivamente militar.

Desde 1612 constituyen una colonia inglesa, administrada por un Gobernador y una Asamblea colonial.

Despues de salir de la influencia de las Bermudas el tiempo se hizo bueno y continuamos navegando en circunstancias más favorables que las que habíamos encontrado á nuestra ida por el golfo de las Damas; y eso que el que atravesábamos lleva el nombre de las Yeguas, sin duda por las gruesas mares que reinan constantemente, y los fuertes balances que imprimen á los buques.

Al dia siguiente de pasar las Bermudas cruzaron nuestra derrota dos brik-barcas que se dirigian al Sur. El 6 vimos cruzar otro bergantin en la misma direccion, y el 11, al amanecer, pasó un brik-barca inglés en vuelta del Norte.

Desde las primeras horas de la mañana del 12 avistamos las islas *Terceras*, pasando el dia entre ellas, á corta distancia, disfrutando del hermoso espectáculo de su magnífica vegetacion y de su accidentado terreno.

El archipiélago de las *Azores* ó *Terceras*, compuesto de nueve islas principales, *Santa María* y *San Miguel*, al SE.; *Terceira*, *San Jorge*, *Graciosa*, *Fayal* y *Pico*, en el Centro, y *Cuervo* y *Flores* al NO., fué descubierto por los portugueses en la época de sus exploraciones marítimas.

Estas islas son montañosas, de orígen volcánico, de clima templado y sano, de temperatura primaveral y muy fértiles.

Colonizadas por los portugueses en 1432, recibieron el nombre que llevan por los muchos azores ó milanos que se encontraban en ellas.

Forman actualmente una provincia de Portugal, dividida en tres distritos, Angra, Punta Delgada y Horta. La poblacion es de orígen portugués.

La ciudad de Horta, en la isla de Fayal, es el mejor puerto del

archipiélago. Cuenta éste con algunas poblaciones importantes, como Punta Delgada, en la volcánica y montañosa isla de San Miguel; con mal puerto, pero con bastantes industrias y 16.000 habitantes.

Desde las *Tereeras* empezó á descomponerse el tiempo con viento fresco del NNE., chubascos, aspecto de NO. y mar muy gruesa.

El dia y la noche del 13 lo pasamos muy mal; la mar elevada y viva del NNO. imprimia terribles balances al *Magallanes,* y hubo momentos en que casi se hizo preciso poner la mura á aquellas gigantes olas que con sus tremendos embates podian ocasionarnos alguna avería.

Todo anunciaba los peores tiempos en un paralelo más al Norte.

Por fin el 14 calmó algo, y la mar nos molestaba ménos.

Así seguimos, sin poder hacer uso de las velas por lo contrario de los vientos, hasta el dia 16, que con un tiempo hermosísimo y con la mayor alegría avistamos las tierras de España.

A medida que nos acercábamos á las Islas Cíes y al puerto de Vigo se desarrollaba á nuestra vista el panorama más encantador.

El cielo azul, sin una nube; el mar reflejando la pureza del éter; multitud de gaviotas y de golfines festejando aquel tiempo tan hermoso; las pintorescas abras de las espaciosas rias de Arosa, Marin y Vigo, con sus azuladas islas á lo lejos; y, por último, completaban tan risueño cuadro algunos buques costeros, de vela y de vapor, haciendo rumbo en distintas direcciones.

Entramos, por fin, por la boca del Norte de la espléndida ria, tan rica en vegetacion y cubierta toda ella de pintorescos pueblecillos, y á la una y media de la tarde dejábamos caer el ancla muy cerca de Vigo, con más alegría en el corazon que cuando la habíamos dejado hacia dos meses y seis dias.

Durante ese tiempo recorrimos 10.982 millas en cuarenta y tres dias y diez y ocho horas de mar, con un andar medio por hora de 10'45 millas.

Desembarcamos y fuimos á alojarnos al magnífico hotel *Con-*

tinental, situado en el muelle, con espléndidas vistas al puerto, al paseo y á los soberbios alrededores de Vigo por la parte de la Guia.

La vivísima alegría de nuestro regreso se vió inesperadamente turbada por una triste noticia.

Un telegrama de Panamá, que leimos en un periódico, anunciaba el fallecimiento del Director de los trabajos del canal.

No podíamos dar crédito á nuestros ojos. En el telegrama no se nombraba á Mr. Leon Boyer, y todavía abrigábamos alguna esperanza de que no fuese él de quien se trataba.

Nos resistíamos á creer que aquel hombre jóven, lleno de vida y de esperanzas, al que acabábamos de dejar bueno y contento en Colon, apenas hacia un mes, y al que creíamos reservada la gloria de terminar la gran vía inter-oceánica, cuyos trabajos llevaba adelante con tanto entusiasmo, no existiese ya.

Desgraciadamente, la fatal nueva era cierta, y despues la vimos confirmada, con todos sus tristes detalles, en una afectuosa carta de Mr. Croces, Secretario general de las obras del canal, que lleno de pena tuvo la atencion de comunicárnosla.

Era Mr. Leon Boyer un Ingeniero distinguido, orador elocuente y un cumplido caballero, que, ansioso de contribuir á la gloria de su país, no vaciló en acceder á las indicaciones y deseos de Mr. de Lesseps, y marchó al canal para aplicar su talento y su ciencia á la grandiosa obra del progreso universal, sustituyendo á Mr. Dingler, que se habia dejado allí los pedazos de su alma.

El destino le tenia reservada la muerte en el Istmo, en edad temprana todavía, y cuando más le sonreian grandes esperanzas. La terrible fiebre amarilla lo hizo en tres dias, una de sus más preciadas víctimas.

El canal ha experimentado una gran pérdida; la Francia ha visto desaparecer uno de sus más preclaros hijos, y nosotros un amigo, que se nos hizo querido en el poco tiempo que lo tratamos, y al que no olvidaremos nunca.

Dirigimos, desde aquí, el pésame más sentido á la jóven y desolada viuda, y á los Ingenieros y altos empleados del canal,

sus amigos y compañeros en la grande obra. Su valor y su constancia no desmayarán por tan terrible golpe.

Teníamos precision de regresar pronto á Madrid, y áun cuando Vigo nos ofrecia atractivos para permanecer allí un par de dias, recreando el ánimo y descansando de un largo viaje de mar, tuvimos que resistirnos á las vivas instancias de nuestros amigos y tomar el tren en las últimas horas de la tarde del 17.

En la mañana de ese mismo dia, el Sr. Neira, representante del Marqués de Campo, nos obsequió con un delicioso paseo en carruaje á los pintorescos alrededores de Vigo, cuya hermosa variedad y riqueza de vegetacion no cedian en nada á las que veníamos de admirar entre los trópicos.

Hemos viajado mucho, hemos visitado y admirado los países más hermosos de la zona tórrida, y siempre nos ha parecido que las bellezas panorámicas de Galicia, nada tienen que envidiar á las más renombradas del mundo.

Al paso visitamos la magnífica fábrica de papel contínuo que el inteligente Sr. Neira posee en Santa Cristina de Lavadores, en aquellas inmediaciones, unida á su despacho de la ciudad, que dista cuatro kilómetros y medio, por el primer teléfono que allí se ha montado, por cierto del sistema más moderno.

La fábrica de papel del Sr. Neira es digna, por todos conceptos, de ser visitada. Está á la altura de los adelantos de la época, debiendo la fuerza motriz que pone en movimiento las turbinas á un magnífico salto de agua, tomada del rio *Feixa,* de 25 metros de elevacion.

Los cilindros, máquina de tirar papel, muelas para los recortes, satinadoras, guillotinas contínuas para cortar el papel, cortadoras y máquinas de sobres, rayadoras para libros y cartas, en suma, todos los ingeniosos artefactos están movidos por el agua; y para el caso de que esta falte, por cualquier circunstancia, cuenta con máquinas de vapor de la fuerza suficiente para poner en movimiento todos los aparatos. Es lo más perfecto y acabado que hemos visitado nunca. Grandiosa en las dimensiones de los edificios que la componen, ocupa además una situacion bellísima, dominándose desde ella una extensa y risueña

campiña, exuberante de vegetacion, con pintorescos valles, lindas colinas y todo este hermoso panorama, sembrado de pintorescas aldeas, quintas, fábricas y caseríos.

No contento el Sr. Neira con las deliciosas horas que nos habia proporcionado en nuestro inolvidable paseo, nos ofreció al regreso, despues de haber visitado á la carrera otra linda posesion suya de recreo, *Los Angeles,* un espléndido banquete en el hotel *Continental,* ya que no habia habido tiempo de prepararlo en el campo como habia sido su propósito.

Tambien nuestro distinguido amigo el General Llorente, siempre entusiasta por todo lo que puede enaltecer á la pátria, se proponia honrar á la Comision con un almuerzo en su preciosa residencia de Vigo, que por la misma causa no pudo realizarse.

De la mesa marchamos al ferro-carril. En la estacion nos despidieron nuestros amigos y el Sr. Neira nos acompañó hasta Guillarey.

Nada ocurrió de notable en el camino, y el dia 19 de Mayo estábamos en Madrid de regreso de nuestra expedicion al Istmo de Panamá.

El 20 presentamos nuestros respetos al noble iniciador de ella, de cuyos lábios oimos las palabras más lisonjeras. La Comision, como recuerdo del viaje y como justo y merecido tributo de admiracion y respeto al ilustre patricio, que en todas ocasiones sabe enaltecer el nombre de España, le ofreció un modesto álbum con los retratos de todos los indivíduos de la Comision y el suyo y el *Magallanes* al frente de ella, con una coleccion completa de vistas del canal.

Además manifestó su empeño, y el Marqués se sirvió aceptarlo, de dejar consignado en una plancha de plata la inscripcion del homenaje de su alta consideracion, al ilustre iniciador del viaje que ha llevado el glorioso pabellon de España al hermoso continente descubierto por Colon.

Unos dias despues, el 25 de Mayo, para festejar el feliz regreso del *Magallanes,* el egregio Marqués invitaba á su mesa, en suntuoso banquete, á la más alta y genuina representacion del país, en los ilustres presidentes del Senado y del Congreso, señores

Marqués de la Habana y Martos; al Gobierno, en las distinguidas personas del Ministro de Marina, General Beranger, y el Ministro de Estado Sr. Moret; á la prensa, en el director de *La Epoca*, periódico decano de la de Madrid; al Sr. Navarro Reverter, reputado Ingeniero y Diputado á Córtes, que habia pertenecido durante algunos años á la casa del Marqués; y por último, á la Comision, á la que quiso honrar hasta el último momento.

El banquete en el palacio del paseo de Recoletos, fué digno en todos conceptos de la opulencia y esplendidez del noble anfitrion.

Se pronunciaron en él calurosos y patrióticos discursos. El país y el Gobierno tan dignamente representados, sancionaban con su presencia y sus elocuentes palabras, los encomios y el entusiasmo que por todas partes hizo explosion á la vista de la Comision que, patrocinada por el Marqués de Campo, marchaba á visitar y estudiar la obra más grande y de más trascendencia que ha visto nuestro siglo, en que se han conquistado tantos adelantos.

El espectáculo que ofrecia el régio comedor y aquellos salones llenos de riquezas, era digna coronacion de la obra.

Nuestra mision estaba terminada. El Marqués de Campo habia cumplido como bueno.

¿Resultará estéril el viaje del *Magallanes?* El acto patriótico realizado; ese despertar de España á impulsos de sus esclarecidos hijos; esa iniciativa en el movimiento civilizador y de progreso, en la vida mercantil del mundo que tantas riquezas ofrece, sobre todo en esa América, descubierta y civilizada por nosotros, que presenta el más vasto campo de explotacion, ¿serán perdidos para nosotros?

¿Dejaremos pasar la ocasion propicia que se nos presenta de recuperar en el mundo un puesto que por tantos títulos nos corresponde?

No lo creemos. Seria una horrible decepcion, seria desesperar para siempre de nuestro porvenir.

Por el contrario, esperamos confiadamente que nuestro ilustrado y previsor Gobierno, comprendiendo la alta trascendencia

de la apertura del Istmo americano, estará á la altura de su mision, y no perderá momento para preparar el terreno que, en muy breve período, debe ofrecernos las mayores facilidades para llegar á ser en la América española lo que debemos ser en íntima union con aquellos países de nuestra raza.

Por su parte, los comerciantes, agricultores é industriales españoles estamos seguros que no perderán de vista los anchos horizontes que en aquellos mercados se ofrecen al desenvolvimiento de su riqueza.

El Marqués de Campo, repetimos, ha cumplido como bueno. Él ha dado á su país la voz de alerta, él le ha trazado los derroteros de su porvenir y de su futura grandeza. No hay más que seguirlos.

El ilustre patricio puede estar satisfecho de su obra.

*
* *

NOTAS. Como una muestra del sentimiento pátrio que despertó en América la ida del *Magallanes* y de la Comision al Istmo de Panamá, véase el telegrama de nuestro ilustrado Ministro en Guatemala, Sr. Ordoñez, dirigido á Colon cinco dias despues de nuestra salida, que recibimos con grandísimo retraso al regresar á Madrid. (Apéndice número 33.)

Tambien ofrecen interés, y merecen dejarse consignadas, las comunicaciones mediadas entre Mr. Fernando de Lesseps y el Marqués de Campo, con motivo del viaje del *Magallanes*. (Apéndices números 34 y 35.)

APÉNDICES.

Apéndice número 1.

Excmo. Sr.:

Llega hoy á mis noticias por el conducto autorizado de la prensa periódica que Mr. Lesseps se dispone á inaugurar en Panamá el período de ejecucion del canal inter-oceánico de este nombre. Y para acreditar los prósperos adelantos de la empresa que dirige, infundiendo á las naciones comerciales la confianza de un rápido y seguro éxito en la terminacion de tan grandiosa obra, parece que su ilustre autor ha dirigido invitaciones principalmente á las clases comerciales de su país, á fin de que, concurriendo y asociándose á tan solemne acto, puedan prevenirse con oportunidad ante la inmensa transformacion que ha de operarse con la apertura del Istmo en el porvenir de la navegacion y en las futuras transacciones mercantiles con los países que baña el Pacífico, la Oceanía, la Polinesia y el extremo Oriente.

El que suscribe, Excmo. Sr., atento de continuo á los grandes adelantos de la época, puestos siempre los ojos en la prosperidad de esta amada pátria, ha consagrado todos los desvelos de una existencia sin reposo y todos los sacrificios de una vida nada estéril en promover y alentar empresas útiles encaminadas al esplendor y engrandecimiento de su país.

Las gloriosas tradiciones y el natural influjo que unen á España con la América latina ha contribuido á perpetuarlas y enaltecerlas, llevando en el tope de sus buques y por derroteros casi olvidados nuestra enseña nacional á los remotos confines del Pacífico, promoviendo en cuanto es dable á la iniciativa individual y al españolismo acendrado corrientes de afectuosa simpatía que despertaron sentimientos de raza entre pueblos unidos por comunidad de orígen, de religion y de idioma.

Quien por tales medios y formas ha rendido culto á los ideales de la pátria y ha impulsado el fomento de sus intereses con la creacion de una flota de 24 buques que justifica

el interés y la solicitud que le inspiran los grandes proble mas del mundo comercial, no puede permanecer indiferente á la apertura de esa vía inter-oceánica, gloria de nuestro siglo, que ya presintió en los comienzos de su carrera mercantil y que á España la primera cupo la fortuna de haberla concebido y estudiado.

España, pues, á juicio del que suscribe, no debe quedar huérfana de representacion en la grandiosa fiesta del trabajo próxima á realizarse, y pues le asisten títulos por extremo valiosos para figurar dignamente al lado de las demás potencias marítimas que concurran á dicha solemnidad, el naviero español Marqués de Campo aspira á ser el primero que lleve su bandera con satisfaccion legítima á través del gran canal.

Por el momento, y á fin de subsanar en cierto modo el olvido de Mr. Lesseps en invitar á una nacion que hizo surgir de los mares un nuevo Continente, me propongo, con los modestos medios y recursos de que disponga, alistar uno de mis buques y enviar á bordo un representante de mi casa que visite las obras del canal y pueda informar minuciosamente á las clases navieras y comerciales de nuestro país, acerca del estado de su ejecucion y de la fecha precisa en que haya de terminarse.

Gran honra alcanzaria en mi propósito, y á más de honra satisfaccion sin límites, si el Gobierno de S. M., acogiendo benévolo mi pensamiento, acordase que una Comision oficial, compuesta de Ingenieros, Jefes de la Armada y un representante del Ministerio de Estado, se uniesen á mi personal representacion, ofreciéndome, por mi parte, á conducir y á sufragar los gastos que origine el viaje.

V. E., en su vista, resolverá si es conveniente que el buen concepto de nuestro país quede en este vital asunto á la altura que legítimamente le corresponde, para que, á la vista de América y de Europa, se patentice el celo y el interés que á nuestra nacion inspiran las grandes conquistas de la civilizacion moderna.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 27 de Enero de 1886.

Marqués de Campo.

Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros.

Apéndice número 2.

Excmo. Sr. Ministro de Estado:

El Marqués de Campo, que jamás permanece indiferente ante los grandes intereses de la pátria, cree ha llegado el momento oportuno de trabajar con afan, para que la plaza y Peñon de Gibraltar sean reincorporados á los dominios de España.

Las buenas relaciones que actualmente existen entre los Gobiernos español é inglés y la armonía que reina entre ambos paises, podrian aprovecharse para entablar gestiones diplomáticas, á fin de saber si la Gran Bretaña está dispuesta, mediante á una equitativa indemnizacion pecuniaria, á devolvernos un pedazo de tierra que nos pertenece, y en el cual sólo debiera ondear nuestra gloriosa bandera.

Si se llegase á un acuerdo, como es probable, sobre el indicado objeto y hubiese necesidad de abrir una suscricion nacional para reunir la suma que exigiese el Gobierno inglés, el que expone ofrece desde ahora encabezarla con *un millon de duros*.

Si desgraciadamente no fuese suficiente la suscricion nacional voluntaria, deberia abandonarse este medio para hacerse un empréstito forzoso, dando á los contribuyentes títulos amortizables sin interés, fijando en los presupuestos generales del Estado una cantidad anual para el pago de la deuda que la nacion contraeria con patriótica satisfaccion.

Realizándose tal empréstito, y no teniendo razon de ser la suscricion voluntaria, el infrascrito contribuirá en la proporcion que se le señale, dejando sin efecto el donativo ofrecido.

Las sumas que por uno ú otro de los indicados conceptos lleguen á reunirse, entiende el que suscribe que aunque fracasaren las gestiones diplomáticas indicadas, no deben aplicarse jamás á nada que inspire el menor recelo á la Gran Bretaña, á nada que entibie la amistad entre dos grandes pueblos y por esto sería anómalo é inaceptable que el pro-

ducto de la suscricion ó del empréstito, se invirtieran en levantar fuertes y robustecer las plazas de guerra que tenemos cerca del campo de Gibraltar.

Pretende buscarse el medio diplomático más racional, justo y prudente, para la reincorporacion á nuestros dominios de una plaza que es perfectamente inútil y gravosa á Inglaterra despues de la apertura del Canal de Suez, y sería inoportuno acudir á medios violentos, para que España recobrara lo que le hace falta, á fin de ver desaparecer de las páginas de su historia, un recuerdo que nos empequeñece.

Basta lo dicho para que V. E. pueda dar verdadera forma al pensamiento indicado; y traducida la idea concretamente expuesta en un proyecto de ley, podria fácilmente obtenerse el voto favorable de los Cuerpos Colegisladores y la alta sancion de S. M., despues de haber practicado nuestro representante en Inglaterra gestiones oficiosas, á fin de saber cuál es el criterio del Gobierno inglés sobre el asunto referido.

No hay necesidad de encarecer á V. E. la acogida favorable que indudablemente alcanzaria en España la realizacion del proyecto, cuyos fundamentos principales quedan expuestos, y no es fácil explicar la satisfaccion inmensa que sentiria el que lo suscribe y somete lealmente á la ilustrada y siempre respetable opinion de V. E.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 5 de Noviembre de 1881.

Marqués de Campo.

Apéndice número 3.

A LAS CÓRTES.

Hoy que la Cámara popular tiene nuevamente á estudio los presupuestos ultramarinos, y que por todos y ante todo trátase de cercenar gastos y de afianzar ingresos para aliviar en lo posible la empobrecida hacienda de nuestras provincias de allende los mares, tiene la honra el que suscribe, como español amante de su pátria y como soldado que jamás olvida su puesto de honor en la contienda, de acudir por segunda vez ante la respetable autoridad del poder legislativo, y de ofrecer ante la faz del país el óbolo de su patriotismo y el auxilio de su privado esfuerzo en pró de los intereses de Cuba y de Puerto-Rico. Ni es menester hacer recuerdos, ni necesario traer á cuento pasadas incidencias acerca de este mismo asunto. Lo que antes de ahora ocurriera, en la conciencia está de todos los representantes del país, y los ecos de la opinion pública llegan desde las Antillas á la madre pátria llamando hace mucho tiempo á las puertas del Gobierno de S. M. en nombre de las economías y de la moralidad administrativa.

Cuando en la pasada legislatura discutiéronse los actuales presupuestos de Ultramar, empeñóse sostenido debate, lo mismo en uno que en otro Cuerpo Colegislador, por parte de honorables diputados y senadores, abogando por la supresion en las partidas de gastos de los 720.000 duros anuales que hoy paga el Estado por el servicio postal marítimo á Cuba y Puerto-Rico. Eminentes jurisconsultos, y hoy encumbrados oradores, sostuvieron la conveniencia y la necesidad de admitirse la proposicion presentada por el que suscribe para realizar gratuitamente dicho servicio: ni carece, por tanto, de oportunidad el reproducir con la misma ocasion aquella oferta, ni dejará tampoco de estar bien abonada su autoridad, dada la importancia de sus antiguos defensores.

Una protesta ha de permitirse hacer el exponente en acla-

racion de torcidas interpretaciones y de la supuesta actitud hostil hácia determinada empresa marítima, porque á la vez que de desagravio, servirá para puntualizar con exactitud la cuestion que se discute. Ni rencor, ni rivalidad, ni antagonismo hácia nadie ni para nadie. Estímulo en pró de los caros intereses de mi pátria, emulacion noble de desinterés y desprendimiento á favor de las necesidades públicas, y holgada confianza en las propias fuerzas para poder hacer un servicio importante á mi país: esos son los móviles en que me inspiro. Si alguien no está en disposicion de poder hacer aquel servicio gratuitamente, ni hay ofensa ni hay agravio por mi parte; á lo sumo, lo que se demuestra es que no hay Compañía ni Empresa marítima en España que posea 24 vapores de primera clase y registrados con la primera nota 100 A—1 del Lloyd inglés, conforme á la cláusula 23 del contrato, como los posee por sí solo el que suscribe, y por consiguiente que no todos, cosa que nada tiene de extraño, cuentan con elementos propios y suficientes para hacer positivamente esta gran economía en los gastos públicos.

Tal como está actualmente establecida la concesion de aquel servicio, con las mismas condiciones exigidas por el Gobierno en el vigente contrato, con las mismas escalas prefijadas ó con las modificaciones que se estimen convenientes, todo, absolutatamente todo lo que hay hoy estipulado para conducir la correspondencia pública á Cuba y Puerto-Rico, está dispuesto á hacerlo el que suscribe desde el momento mismo en que el Gobierno así lo acuerde, con la sola esencialísima diferencia de que renuncia, como tiene dicho, en favor de las cajas ultramarinas los 60.000 duros mensuales que hoy abona el Estado por hacer este servicio.

Montados están los barcos y organizadas están las líneas de vapores que á todos los mares envia el exponente; desde ahora mismo quedan sometidos á cuantos reconocimientos facultativos ordene el Gobierno: llevar, por tanto, á Cuba y Puerto-Rico unas cuantas sacas de papeles que costarán todavía al Tesoro en seis años que aún restan de contrato, cuatro millones y medio de duros, es un servicio que ningun gravámen originará al que suscribe, porque ya tiene establecida su flota, y en cambio es una economía para las cajas públicas, cuya importancia y cuya realidad sólo pueden combatirla y desconocerla, los que se sientan animados de bastardas inspiraciones.

Por deficiencia de requisitos facultativos en los barcos de la actual Empresa, quizá resulte, de expediente oportunamente instruido, la rescision del contrato que tan caro le cuesta hoy á la nacion; pero esto aparte, cuando los intere-

ses del Estado, que son los más sagrados, los más importantes y los más preferidos en derecho público, están enfrente de la conveniencia, y si se quiere del derecho privado de una Compañía ó de un ciudadano particular, por resultar aquellos perjudicados ó lesionados enormísimamente, la solucion no debe ser dudosa ni antipática para nadie, ni áun para esos mismos intereses privados que ceden en favor del privilegio y del acervo comun de la Hacienda pública. La presente proposicion no daña ni perjudica á nadie ante las leyes ni ante consideracion alguna de órden privado: lo primero, porque la ley quiere que el Estado en su entidad moral, en la suprema virtud que representa, como conjunto abstracto de todas las partes, sea lógicamente preferido á cualquiera alícuota porcion de las que le componen; lo segundo, porque cuando se trata de los sagrados intereses de la pátria, de su esplendor, de su florecimiento y de enjugar grandes quebrantos en la riqueza pública de nuestras provincias hermanas de Ultramar, es un delito de leso patriotismo y de cruel desnaturalizacion política anteponer á esas sagradas atenciones las privadas conveniencias del ciudadano.

Por todo lo expuesto, y considerando que la ocasion presente, al abrirse discusion acerca de los presupuestos de Ultramar, no puede ser más oportuna para acordar el poder legislativo la supresion de la partida de 720.000 pesos anuales que hoy figura como subvencion al servicio postal marítimo entre la Península y Cuba y Puerto-Rico, el que suscribe tiene la honra de *Suplicar* con el más profundo respeto á las Córtes se dignen acordarlo así y tomar en consideracion, participándolo al Gobierno de S. M., la oferta hecha por el exponente de conducir gratuitamente y con sujecion estricta al pliego de condiciones hoy vigente, la correspondencia pública y de oficio entre la Península y las Islas antes citadas. Es merced que el suplicante no duda conseguir de la alta ilustracion y buen juicio de las Cámaras españolas en bien de los intereses que están llamados á guardar.

Madrid, 1.° de Junio de 1883.

Marqués de Campo.

Apéndice número 4.

MINISTERIO DE ESTADO.

SECCION DE COMERCIO.

EXCMO. SR.:

El Encargado de Negocios de España en Lima, dice á este Ministerio con fecha 9 de Diciembre último, lo que sigue:

«Excmo. Sr.: Tengo la honra de poner en conocimiento de V. E., que el Gobierno de Chile ha concedido á los vapores-correos del Sr. Marqués de Campo las exenciones y franquicias acordadas á los vapores de carreras, quedando obligados á conducir, libres de todo gravámen, las balijas de correspondencia.»

Lo que de Real órden, comunicada por el señor Ministro de Estado, tengo la satisfaccion de trasladar á V. E. para su conocimiento.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 24 de Enero de 1883.

Por el Sub-secretario, el Jefe de seccion,

Jacobo Prendergast.

Excmo. Sr. Marqués de Campo.

MINISTERIO DE ESTADO.

SECCION DE COMERCIO.

EXCMO. SR.:

El Encargado de Negocios de España en Lima, dice á este Ministerio en despacho número 239 de 21 de Noviembre último, lo que sigue:

«El primer vapor de la línea establecida por el Sr. Marqués de Campo, el *España,* llegó al Callao el domingo 12 del actual, emprendiendo su viaje de regreso, ayer 20. La satisfaccion que ha causado la inauguracion de esta línea, ha sido inmensa. Tanto en la costa del Atlántico como en la del Pacífico, fué el *España* saludado con entusiasmo. En Valparaiso es acaso en donde más demostraciones se le hayan hecho, tanto por parte de la colonia española, como por los naturales y las autoridades. Acompaño los adjuntos impresos de los periódicos de Valparaiso. Tambien en el Callao y en Lima el capitan y la oficialidad han sido saludados con demostraciones que nunca se han hecho á los que mandan buques mercantes. El vapor ha sido visitado por toda la gente del Callao y por mucha de Lima, por las autoridades de aquel puerto, por Jefes de marina extranjeros y por el mismo General en Jefe. Este me habló despues con mucha satisfaccion del buque y de su personal. El Casino Español celebró la instalacion de la línea con un banquete que tuve la honra de presidir el dia 16 del actual.»

Lo que de Real órden traslado á V. E. para su conocimiento. Dios guarde á V. E. muchos años. Palacio, 24 de Enero de 1883.

Por el Sub-secretario, el Jefe de Seccion,

Jacobo Prendergast.

Sr. Marqués de Campo.

Apéndice número 5.

PRESIDENCIA
DEL
CONSEJO DE MINISTROS.

Particular.

EXCMO. SR. MARQUÉS DE CAMPO:

Muy grato seria al Gobierno de S. M. el asentir á las indicaciones y aceptar los generosos ofrecimientos que se sirve V. E. hacer en su atenta comunicacion de 27 del pasado Enero.

Hasta ahora, sin embargo, el acto que Mr. de Lesseps se propone realizar, inaugurando solemnemente las obras del proyectado Canal de Panamá, no reviste carácter oficial alguno, ni puede considerarse más que como una demostracion de vitalidad y vigorosa iniciativa de una Empresa particular.

El Gobierno que tengo la honra de presidir entiende que no cabe enviar representacion oficial de España á un acto de carácter puramente privado, y para el cual, además, semejante representacion no ha sido demandada.

Así, pues, se cree en el caso de declinar la desinteresada oferta de V. E., estimándola, no obstante, en todo lo que vale y significa, y felicitándole por la expresion de los sentimientos de acendrado patriotismo, tan habituales y reconocidos en V. E., que en su citada comunicacion resplandecen.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 1.° de Febrero de 1886.

P. Sagasta.

Apéndice número 6.

EXCMO. SR.:

Aunque el Gobiernó de S. M., por consideraciones dignas del mayor respeto, ha tenido á bien declinar la oferta desinteresada que me cupo la honra de dirigirle para que una representacion oficial de España, asociándose á mi pensamiento y utilizando la expedicion que proyecto enviar á Panamá pudiera concurrir en union con los delegados de otras potencias á la visita de inspeccion que trata de verificarse en las obras de apertura de aquella gran vía interoceánica, he creido por mi parte prestar un servicio á mi país en general y á las clases navieras y comerciales en particular, llevando á cabo la antedicha expedicion en mi vapor *Magallanes* que zarpará del puerto de Santander con rumbo á Colon el dia 6 del próximo mes de Marzo, y cuyo itinerario tengo el honor de acompañar para el superior conocimiento de V. E.

En esta Empresa, que responde á un impulso vehemente de mis sentimientos de acendrado amor á la pátria, no me mueve ni inspira otro propósito que el de reparar en lo posible la pretericion y llenar el vacío de España cuyo porvenir en los florecientes Estados del Pacífico puede ser tan brillante como su pasado, si con prudente prevision se prepara á recoger los cuantiosos beneficios que para su marina comercial y para el fomento de sus transacciones mercantiles han de surgir de la perforacion del Istmo que une el gran continente americano.

Entiendo que es una empresa de honra, y á ella me arrojo con la decision y el desinterés de mi modesto concurso nunca vacilante ni reácio en acudir al remedio de aquellas necesidades y aspiraciones que á mi juicio palpitan en el corazon de nuestra amada pátria.

Hecha, pues, esta manifestacion, réstame ofrecer á V. E. como dignísimo representante del Gobierno el resultado de

los estudios é informes de la Comision científica que por mi cuenta ha de representar á mi casa en el Panamá, por si el Gobierno considera conveniente utilizar estos servicios en provecho del comercio español, dispuesto como me hallo á seguir en este punto cuantas indicaciones V. E. se sirva comunicarme al objeto de enaltecer el buen nombre y contribuir al mayor lustre de la nacion española.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid, 8 de Febrero de 1886.

Marqués de Campo.

Excmo. Sr. Presidente del Consejo de Ministros.

Apéndice número 7.

EXCMO. SR. D. JOSÉ MARÍA BERANGER:

Mi distinguido General y muy estimado amigo: En la Comision científica que, de mi cuenta, voy á enviar en el vapor *Magallanes* á visitar las obras del canal de Panamá en el próximo mes de Marzo; ya que el Gobierno no ha considerado conveniente unirse á este pensamiento mio, enviando Comision oficial, yo tendria particular gusto en que usted, que aprecia en todo lo que vale la importancia de este acto, porque él demuestra el interés con que España mira la realizacion de esa grandiosa obra, gloria de nuestra época, por lo que afecta al comercio español, los nuevos y anchos horizontes que abre á las especulaciones de su marina mercante y por lo que directamente afecta al desarrollo de la riqueza de nuestras Antillas, tan inmediatas á la boca del canal, se sirviese designar un Jefe de la Armada, que ocuparia en la Comision el honroso lugar que la Marina debe ocupar siempre tratándose de actos que pueden contribuir al buen nombre y enaltecimiento de la pátria.

Ruego á Vd. dispense á esta idea mia toda la benevolencia que le distingue en gracia del buen deseo que anima á su afectísimo amigo seguro servidor

Q. B. S. M.,

M. de Campo.

Febrero, 5, 1886.

Apéndice número 8.

EXCMO. SR. D. SEGISMUNDO MORET:

Mi distinguido amigo: En la Comision científica que de mi cuenta voy á enviar en el vapor *Magallanes* á visitar las obras del canal de Panamá en el próximo mes de Marzo, ya que el Gobierno, por razones que yo respeto, no ha considerado conveniente asociarse á este pensamiento mio enviando Comision oficial, yo tendria particular gusto en que usted que aprecia en todo lo que vale la importancia de este acto, porque él demuestra el interés con que España mira la realizacion de esa grandiosa obra, gloria de nuestro siglo por lo que afecta al comercio español, los nuevos y anchos horizontes que abre á las especulaciones de su marina mercante y por lo que directamente afecta al desarrollo de la riqueza de nuestras Antillas, tan inmediatas á la boca del canal, se sirviese designar un Delegado suyo, que ocuparia en la Comision el distinguido lugar que el Ministerio de Estado debe ocupar siempre tratándose de actos que pueden contribuir al buen nombre y enaltecimiento de la pátria.

Ruego á Vd. acoja esta idea mia con la benevolencia que le distingue, en gracia del buen deseo que anima á su afectísimo amigo seguro servidor

Q. B. S. M.,

M. de Campo.

Febrero, 10, 86.

Apéndice número 9.

MINISTERIO DE MARINA.

SECRETARÍA.

Particular.

EXCMO. SR. MARQUÉS DE CAMPO:

Mi distinguido amigo: Accediendo con el mayor gusto á la galante invitacion que se sirvió usted hacerme en su favorecida de 5 del corriente, he designado al Teniente de navío don Pedro Sanchez de Toca y al Ingeniero-Jefe don Cayo Puga, para que á bordo del vapor *Magallanes*, generosamente ofrecido por Vd., formen parte de la Comision que bajo la presidencia del Brigadier de la Armada D. Elíseo Sanchiz, va á visitar las obras del canal de Panamá.

Al reiterar á Vd. la expresion de mi más sincero agradecimiento, aprovecho esta oportunidad para repetirme suyo afectísimo amigo seguro servidor

Q. B. S. M.,

José M. de Beranger.

16 Febrero 86.

Apéndice número 10.

MINISTERIO DE ESTADO.

GABINETE PARTICULAR.

EXCMO. SR. MARQUÉS DE CAMPO:

Muy señor mio y de mi amistad: Agradeciendo la invitacion que Vd. se sirvió hacerme para que algun representante del Ministerio de Estado vaya en el *Magallanes* á visitar las obras del canal de Panamá, tengo el honor de decirle que acepto su amable invitacion, reservándome el enviar á Vd. el nombre del diplomático que irá á cumplir esa mision.

Con este motivo me repito de Vd. su afectísimo amigo y seguro servidor

Q. S. M. B.,

S. Moret.

Febrero, 23, 86.

Apéndice número 11.

EXCMO. SR. D. PEDRO DE SOTOLONGO:

Mi distinguido amigo: Al leer en la prensa que Mr. Lesseps se propone visitar las obras del canal de Panamá, y que ha invitado á que le acompañen, principalmente á los representantes del comercio de su país, á fin de que, cerciorados de la próxima terminacion de tan grandiosa obra, se preparen con tiempo para la inmensa trasformacion que la apertura de esa vía interoceánica ha de producir en las transacciones mercantiles con las naciones de América que baña el mar Pacífico, la Oceanía, Polinesia y extremo Oriente; preocupado siempre de los adelantos de mi país y doliéndome el olvido de España en esta ocasion, tratándose de una obra que va á realizarse en un país descubierto y civilizado por España, que fué tambien la primera en idear y trazar la realizacion de tan gigantesca empresa, me he propuesto enviar un representante mio en uno de mis buques, y lo he ofrecido al Gobierno para que á la par vaya una Comision oficial que pueda informar acerca del estado de las obras y de la fecha precisa de su terminacion.

La amistad y las cordiales relaciones que nos unen, me han hecho pensar en la Trasatlántica, invitándola por la mediacion de Vd., á que se asocie á mi idea en esta ocasion y envie su representacion unida á la mia, pues unidos debemos pasar los primeros el Istmo de Panamá.

Sabe Vd. cuán de veras es suyo atento y afectísimo amigo seguro servidor,

Q. B. S. M.,

Marqués de Campo.

27 Enero 86.

Apéndice número 12.

EXCMO. SR. MARQUÉS DE CAMPO:
Madrid.

Barcelona, 1.º de Febrero de 1886.

Muy señor mio y distinguido amigo:

Me favorece su estimada carta del 27 de este mes, y su telegrama en que me la anunciaba.

Felicito á Vd. por su patriótica idea de que nuestra nacion sea debidamente representada en un hecho tan trascendental como será la apertura de la vía inter-oceánica del canal de Panamá.

Satisfaciendo los deseos de Vd., he comunicado su citada carta á la Junta de Gobierno de la Compañía Trasatlántica, y esta me encarga contestarle, como lo hago, manifestándole que la Trasatlántica aplaude el patriótico pensamiento de Vd., á la vez que agradece su atenta invitacion, y que habiendo enviado hace tiempo de Comisionado á Colombia, al capitan D. Salvador Maristany, con el análogo objeto de estudiar esa importante vía inter-oceánica, se le dará la órden para que se presente allí á ofrecer sus respetos al Comisionado de Vd.

Con lo que creo haber cumplido su encargo, y me reitero de Vd. afectísimo amigo y atento seguro servidor

Q. B. S. M.,
P. de Sotolongo.

Apéndice número 13.

EXCMO. SR. D. PEDRO DE SOTOLONGO:

Muy señor mio y distinguido amigo:

Recibí oportunamente su favorecida del dia 1.° de los corrientes en que me trasmite las expresiones de benévolo aplauso que á la Compañía Trasatlántica ha merecido mi pensamiento de enviar uno de mis buques al Panamá con una Comision científica que estudie la situacion de las obras del canal y pueda informar convenientemente acerca de la fecha en que ha de realizarse la apertura de esta gran vía marítima inter-oceánica, que á mi modo de ver ha de originar una revolucion de trascendencia en el curso de nuestras transacciones mercantiles con las florecientes Repúblicas del Pacífico y el extremo Oriente.

Yo hubiera tenido una satisfaccion inmensa con haber procedido de consuno con la Trasatlántica en la realizacion de este proyecto, que tiende á favorecer y beneficiar en primer término á las clases navieras de nuestro país, poniéndolas en condiciones de poder apreciar con matemática exactitud el estado de los trabajos del Istmo y la garantía que ofrecen las empresas constructoras para la rápida ejecucion del proyecto de Lesseps, porque nadie como nosotros, por la legítima influencia que nuestras líneas marítimas han ejercido y ejercen en el desarrollo y porvenir de la marina comercial, puede asumir la representacion de los intereses navieros de España en presencia de los delegados de Europa en Colon.

Con ese propósito dirigí á Vd. mi carta del 27 del próximo pasado haciéndole partícipe de mi pensamiento, y ahora veo con gusto que ha sido apreciado por Vd. en la medida de su valor, que estimo en alto grado, así como agradezco igualmente la delicada atencion de haber ordenado la Trasatlántica á su representante en Colombia que pase á saludar al Comisionado de mi casa, el cual llevará mis instrucciones

para corresponder como es debido á esta muestra de deferente cortesía.

El Gobierno, por su parte, ha declinado la desinteresada oferta que le hice de conducir en mi buque y á mi costa una Comision científica que representase oficialmente á España en el Panamá, fundando su resolucion en que el acto de visitar el comercio de Europa las obras del canal reviste carácter puramente privado, y que la representacion oficial de nuestro país no habia sido demandada por la empresa que dirige Mr. Lesseps, olvido ciertamente incomprensible que si basta á justificar la actitud del Gobierno, no ha de ser parte para que la iniciativa particular, supliendo la accion de los centros oficiales, pase por alto un suceso de la magnitud del que nos ocupa, ante el cual hemos de poner en relieve los que al bien de la pátria consagramos nuestros esfuerzos, todo el interés y toda la solicitud que nos inspira su próxima realizacion.

Así, pues, independientemente de las reservas del Gobierno, mi pensamiento va á entrar en vías de ejecucion al solo impulso de mi iniciativa; y como entiendo que ha de producir resultados fecundos para el comercio y la navegacion en general, léjos de desmayar en mi propósito, lo acometo con decision y con fé, habiendo tenido la fortuna de que la opinion en España y fuera de España, segun demostraciones que constantemente recibo, le haya dispensado una acogida benévola y entusiasta que es la demostracion elocuente de la manifiesta utilidad que reviste en estos momentos.

Mi vapor *Magallanes*, destinado á esta expedicion, saldrá, pues, de Santander el 6 del próximo Marzo en direccion á Colon, con escalas en Coruña, Vigo, Santa Cruz de Tenerife, Puerto-Rico y Habana, conduciendo á bordo una Comision presidida por mi representante, en que tendrán cabida las personas idóneas y competentes en esta clase de estudios, cuyos servicios se han dignado ofrecerme con una generosidad y un entusiasmo digno del mayor encomio.

El 6 de Abril llegará el *Magallanes* á Colon, donde se detendrá doce dias para que pueda cumplirse el objeto del viaje, y el 18 saldrá de regreso para la Habana, desembarcando los comisionados en Vigo el 20, siendo la duracion del viaje dos meses y diez y ocho dias.

Tal es mi propósito, que someto con gusto al conocimiento de Vd., esperando que nuestros amigos de la Trasatlántica lo recibirán con el sumo agrado con que yo desde un principio lo expuse á su consideracion. Fuí el primero en organizar una línea de navegacion postal al Pacífico, iniciando en los Estados florecientes del Sur de América una explosion

vigorosa de entusiasmo por la antigua pátria. Ningun sacrificio me detuvo en aquella honrosa empresa que llevé á cabo sin auxilio oficial ni particular. Hoy las circunstancias nos impulsan á preparar en aquellos mercados la corriente de transacciones que en breve se ha de producir con nuestros puertos peninsulares y antillanos. Seamos, pues, de los primeros en acudir á la cita del Panamá, donde se agregan los Delegados de otras naciones, y recabemos para España la mayor suma de utilidades y beneficios en prevision del gran acontecimiento próximo á realizarse.

Queda de Vd. con la mayor consideracion siempre suyo afectísimo amigo y seguro servidor

Q. B. S. M.,
M. de Campo.

8 de Febrero de 1886.

Apéndice número 14.

ATENEO MERCANTIL
DE
VALENCIA.

PRESIDENCIA.

EXCMO. SR. MARQUÉS DE CAMPO:

Muy distinguido señor mio y esclarecido sócio honorario: Un nuevo rasgo de V. E., levantado como suyo, pero patriótico y oportuno, motivó una manifestacion de sincero entusiasmo hácia V. E. en la junta general extraordinaria de este Ateneo

Acudir con la inteligencia y con la fuerza al remedio y al auxilio de las necesidades de la pátria, es ya añeja costumbre en V. E., pero en la ocasion presente el país entero, y más especialmente la clase mercantil, deberán á la generosidad de V. E. la reanudacion de las relaciones comerciales con las Repúblicas del centro de América.

Por eso el Ateneo de Valencia se siente orgulloso de contar á V. E. en el número de sus sócios, admirando la virilidad de sus alientos, le envia, con su parabien más entusiasta, el alto testimonio de su consideracion, de su respeto y de adhesion sin límites.

Al cumplir el grato deber de trasmitir á V. E. estos nobles sentimientos del Ateneo Mercantil, me ofrezco una vez más de V. E. muy atento seguro servidor

Q. B. S. M.,

Estanislao G. Monfort.

Valencia, 1.º de Febrero de 1886.

Apéndice número 15.

EXCMO. SR. D. ELISEO SANCHIZ:

Presente.

Muy distinguido señor mio: La ausencia de Vd. de esta capital en el dia de hoy, me ha impedido, privándome con ello de una satisfaccion, de poner personalmente en sus manos el adjunto oficio y de saludarle como era mi deseó. Mañana, como dia de correo de España, me será de todo punto imposible abandonar el escritorio; pero á la hora de salida del *Magallanes* iré á bordo á despedir á Vd. y á presentarle los señores de la Junta de Comercio que han de acompañarle.

Ofreciéndome á sus órdenes como Presidente de la Junta y en mi particular, quedo de Vd. con la mayor consideracion, muy atente seguro servidor

Q. B. S. M.,

Narciso Gelats.

Abril, 4, 1886.

Apéndice número 16.

JUNTA GENERAL DEL COMERCIO
DE LA
HABANA.

Presidencia.

EXCMO. SR.:

La importancia que para el comercio y la navegacion entraña la grande obra acometida en Panamá, hace que no puedan permanecer indiferentes ante tan grandiosa concepcion las entidades, que como la Corporacion de mi presidencia, dirigen sus esfuerzos al fomento de aquellas dos poderosas manifestaciones de la actividad humana.

Al saber, pues, que una ilustrada Comision, dignamente presidida por V. E., se dirige á examinar las obras del canal, la Junta general del Comercio de la Habana aspira al honor de hallarse representada en acto tan trascendental, y se dirige á V. E. en solicitud de que se digne admitir, como agregados á la Comision, á dos delegados de su directiva, los Sres. D. Mauricio Dussag, Vocal, y D. A. R. Laffitte, Secretario de la Corporacion.

Al hacer presente á V. E. ese deseo de la Junta que representa al Comercio de la Habana, me atrevo á esperar que le dispensará V. E. buena acogida, y esta oportunidad me proporciona la honra de ofrecer á V. E. las seguridades de mi más distinguida consideracion.

Dios guarde á V. E. muchos años. Habana, 3 de Abril de 1886.

Narciso Gelats.

Excmo. Sr. D. Eliseo Sanchiz, Presidente de la Comision Española que se dirige á Panamá.

Apéndice número 17.

Sr. D. Narciso Gelats:
Presente.

Muy señor mio y de mi consideracion: Tengo el gusto de acompañar á Vd. la unida comunicacion oficial, rogándole me dispense el que no lo haya hecho ántes, por no haber tenido un momento de reposo en medio de los obsequios que en la Habana se nos han prodigado y á los que quedamos profundamente reconocidos.

Queda de Vd. afectísimo y seguro servidor

Q. B. S. M.,
Elíseo Sanchiz.

Habana, 5 Abril 1886.

Apéndice número 18.

EXCMO. SR.:

En contestacion á la atenta comunicacion que V. E. se ha servido dirigirme, con fecha 3 del actual, estoy en el deber de manifestarle que creo interpretar fielmente los levantados y patrióticos sentimientos del Marqués de Campo, al enviar la Comision científica á visitar las obras del Canal de Panamá, aceptando gustosísimo la representacion del comercio de esta capital, que comprende perfectamente el porvenir y los anchos y nuevos horizontes que á nuestro comercio y navegacion debe ofrecer la apertura del canal interoceánico, obra gloriosa de nuestro siglo.

Devuelvo con este motivo á V. E. su atento saludo, ofreciéndome suyo con toda consideracion.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Habana, 5 de Abril de 1886.

Eliseo Sanchiz.

Excmo. Sr. Presidente de la Junta general del Comercio de la Habana.

Apéndice número 19.

J. BALCELLS
Y COMPAÑÍA,
Cable: BALCELLS.

SR. D. ELÍSEO SANCHIZ:

Presente.

Muy señor nuestro: Con referencia á la Comision de Panamá, de cuya Presidencia viene Vd. investido, trasmitimos á Vd. lo siguiente que se nos comunica del *Diario de la Marina:*

«SRES. J. BALCELLS Y COMPAÑÍA:

»Muy señores mios: Deseando esta Empresa, que me honra con su presidencia, contribuir á la mayor publicidad de la patriótica expedicion que ha organizado el ilustre Sr. Marqués de Campo, quisiera enviar á Panamá un *reporter* que representara allí al *Diario de la Marina*, periódico, sin duda, el más antiguo y el más respetable que se publica en este país. Al efecto, molesto á Vds. suplicándoles me digan si pueden llevar á bordo á la persona que se designará con el carácter ya mencionado, de lo cual les quedaria esta Empresa tan agradecida á ustedes, como al distinguido y por tantos títulos respetable iniciador de la expedicion científica que conduce el vapor *Magallanes*. Aprovecho la ocasion para suscribirme de Vds. afectísimo seguro servidor Q. B. S. M., firmado, Conde de Galarza.—Abril 1.° 1886.»

Cuyo tenor sometemos á la buena atencion de usted para que se sirva darle la respuesta que crea conveniente.

Nos es grato ofrecernos á las órdenes de usted afectísimos seguros servidores

Q. B. S. M.,
J. Balcells y Compañía.

Apéndice número 20.

EXCMO. É ILMO. SR.:

Creyendo interpretar fielmente los patrióticos deseos del Marqués de Campo, quien ha iniciado y costea la expedicion científica á Panamá que tengo el honor de presidir, y convencido de que estas provincias se hallan, como las que más de la nacion, interesadas en el éxito de la grande obra del canal inter-oceánico, tengo el honor de dirigirme á V. E. I. como Jefe que es muy digno del distrito Universitario, para que si lo estima conveniente, se sirva nombrar dos profesores de esa superior institucion de enseñanza pública, á fin de que, unidos á la Comision, puedan reemplazar á dos de sus miembros que, por causas ajenas á su voluntad, no pudieron emprender viaje desde Madrid; uno, perteneciente á la Facultad de Ciencias de la Universidad Central, y otro relacionado con el Cuerpo diplomático; por cuanto nuesto viaje, como toda empresa española en América, tiende siempre, más ó ménos directamente, á estrechar nuestras fraternales relaciones con las jóvenes Repúblicas del Nuevo-Mundo.

Dios guarde á V. E. I. muchos años.—Habana, 3 de Abril de 1886.

Eliseo Sanchiz.

Excmo. é Ilmo. Sr. Rector de la Universidad de la Habana.

Apéndice número 21.

UNIVERSIDAD LITERARIA
DE LA
HABANA.

EXCMO. SR.:

Acabo de recibir la atenta comunicacion de hoy, en que V. E. se sirve rogarme designe dos Catedráticos de esta Universidad que puedan unirse á la expedicion científica iniciada por el Excmo. Sr. Marqués de Campo, y que bajo la digna presidencia de V. E. se dirige á Panamá; y en respuesta tengo el honor de manifestarle que he nombrado á los Doctores D. Valeriano Fernandez Ferraz y D. Simon Vila y Vendrell; el primero, Catedrático de Historia de la Filosofía en la Facultad de Filosofía y Letras, cuyos conocimientos generales y extensas relaciones en el Itsmo y en todas las Repúblicas centroamericanas, donde ha residido por largo tiempo, le recomendaban por sí solo para esta designacion, si ya por otra parte no hubiese ofrecido expontáneamente sus servicios; el segundo, Catedrático de Química Inorgánica en la Facultad de Ciencias, que igualmente me ha indicado su deseo de agregarse á la Comision, es asimismo un profesor notable que prestará eficaces servicios, no sólo por sus estudios generales, cuanto por la especialidad de sus conocimientos y su decidido entusiasmo por la Ciencia.

Dios guarde á V. E. muchos años.—Habana, 3 de Abril de 1886.

El Rector,

Dr. Fernando G. del Valle.

Excmo. Sr. Presidente de la Expedicion Científica Española al Istmo de Panamá.

Apéndice número 22.

TRATADO CLAYTON-BULWER.

CONVENIO

entre los Estados-Unidos y Su Majestad Británica, con el objeto de facilitar y proteger la construccion de un Canal de gran navegacion entre los Océanos Atlántico y Pacífico.

(Este convenio ha sido concluido el 19 de Abril de 1850, ratificado por los Estados-Unidos el 25 de Mayo, canjeado el 4 de Julio y promulgado por los Estados-Unidos el 5 de Julio de 1850.)

Los Estados-Unidos de América y Su Majestad Británica, deseando consolidar las relaciones de amistad que felizmente existen entre ellos, detallando y fijando, por medio de un Tratado, sus ideas é intenciones respecto á ciertos proyectos de comunicacion por medio de un canal marítimo que pudiera construirse entre los Océanos Atlántico y Pacífico, por la vía del Rio San Juan de Nicaragua y de uno de los dos lagos de Nicaragua ó de Managua, yendo á terminar á un puerto ó á cualquier otro punto sobre el Océano Pacífico; el Presidente de los Estados-Unidos ha conferido plenos poderes á Mr. John M. Clayton, secretario de Estado de la República, y Su Majestad Británica ha investido de poderes iguales al muy honorable Sir Henry Lytton Bulwer, Miembro de su consejo privado, caballero Comendador de la muy honorable Orden del Baño, enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario de Su Majestad Británica en los Estados-Unidos, para el objeto de que se trata.

Los plenipotenciarios arriba nombrados, despues de haber cambiado sus plenos poderes y haberlos encontrado en buena forma, han adoptado los artículos que siguen:

ARTÍCULO PRIMERO.

El Gobierno de los Estados-Unidos y de la Gran Bretaña declaran, por los presentes, que ni el uno ni el otro pretenderá nunca obtener ó conservar ninguna intervencion exclusiva sobre el canal de navegacion proyectado; consintiendo en que ni el uno ni el otro pueda nunca elevar ó mantener ningunas fortificaciones que pudiesen dominar este canal ó ser establecidas en su vecindad; cada uno de ellos renunciando á ocupar, fortificar ó colonizar, como á tomar ó ejercer ningun poder sobre los Estados de Nicaragua, de Costa-Rica, sobre la costa de Mosquitos ó sobre cualquiera otra parte de la América Central, renunciando así, de una parte y otra, á aprovecharse de cualquier proteccion que la una ó la otra proporcionase ó pudiese proporcionar; de ninguna alianza que la una ó la otra tuviese ó pudiese tener, sobre ó con algun Estado ó alguna Nacion, con el objeto de elevar ó mantener ninguna especie de fortificaciones de esta suerte, ó de ocupar, fortificar ó colonizar el Nicaragua, la Costa Rica, la Costa de Mosquitos, ó cualquier parte de la América Central, ó de tomar ó ejercer un poder cualquiera sobre los mismos países; los Estados-Unidos y la Gran Bretaña renunciando igualmente á sacar ventaja de ninguna intimidad ó á aprovecharse de ninguna alianza, relacion ó influencia que la una ó la otra de las partes pudiese tener con alguno de los Estados ó de los gobiernos á través de los teritorios por los cuales pase el canal en cuestion, con el objeto de adquirir ó tomar, directa ó indirectamente, para los ciudadanos ó los súbditos de la una de ellas exclusivamente, con relacion al comercio y á la navegacion por el dicho canal, ningunos derechos ó ventajas que no fuesen ofrecidos igualmente en los mismos términos, á los ciudadanos ó á los súbditos de la otra.

ARTÍCULO II.

Los buques de los Estados-Unidos y los de la Gran Bretaña, en la travesía del canal de que se trata, deberán, en caso de guerra entre las partes contratantes, estar exentos de todo bloqueo, detencion ó captura por la una como por la otra de las partes beligerantes; y esta disposicion favorable deberá ser extensiva á cierta distancia de las dos extremidades del susodicho canal en los términos que ulteriormente pueda parecer conveniente determinar.

ARTÍCULO III.

Con el objeto de asegurar la construccion del dicho canal, las partes contratantes prometen que: si esta via de comunicacion se emprende en términos sérios y equitativos por compañías que tengan la autorizacion del Gobierno local ó de los Gobiernos á través del territorio de los cua-

les el dicho canal pueda pasar; las personas que trabajen en esta construccion y sus bienes empleados ó que puedan ser empleados para este objeto, serán protegidos, desde el principio de la empresa, hasta su completa terminacion, por los Gobiernos de los Estados-Unidos y de la Gran Bretaña, contra toda injusta detencion, confiscacion, embargo, ó cualquiera otra violencia.

ARTÍCULO IV.

Las partes contratantes emplearán toda la influencia que puedan respectivamente ejercer, respecto á Estados ó Gobiernos que posean ó pretendan poseer un poder ó un derecho cualquiera sobre el territorio que atraviese el canal ó que esté cerca de sus aguas, que pudiera ser ventajoso emplear, para atraer estos Estados ó estos Gobiernos á facilitar la construccion del dicho canal por todos los medios que estén en su poder. Y además, los Estados-Unidos y la Gran Bretaña convienen en emplear sus buenos oficios, en tal lugar y de tal manera, que puedan ser á propósito para procurar el establecimiento de dos puertos libres en cada extremidad del dicho canal.

ARTÍCULO V.

Las partes contratantes prometen además, que cuando el canal esté terminado, lo protegerán contra toda interrupcion, embargo ó injusta confiscacion, que garantizarán la neutralidad, de tal modo, que el dicho canal esté para siempre abierto y libre, asegurando de este modo el capital que se haya empleado en él. Sin embargo, los Gobiernos de los Estados-Unidos y de la Gran Bretaña, al conceder su proteccion á la construccion del dicho canal y al garantizar su neutralidad y su seguridad despues de terminada, entienden siempre que esta proteccion y esta garantía son dadas condicionalmente, y que podrán ser retiradas por los dos Gobiernos, ó por uno de ellos en el caso en que los dos Gobiernos ó uno de ellos juzgase que las personas ó la Compañía encargada de la Empresa ó de la administracion del dicho canal, adopten ó establezcan con relacion al tráfico, reglamentos en oposicion con el espíritu y la intencion de este Convenio; sea haciendo distinciones injustas en favor del comercio de la una de las partes contratantes en perjuicio de la otra, sea imponiendo contribuciones opresivas ó derechos de peaje poco razonables sobre los pasajeros, los buques, bienes, géneros, mercancías ú otros artículos. Ninguna de las dos partes, sin embargo, podrá retirar la proteccion y garantía arriba especificadas sin prevenir á la otra con seis meses de anticipacion.

ARTÍCULO VI.

Las partes contratantes en este Convenio, prometen invitar á cada Estado, con el cual, las dos, ó la una ó la otra de ellas, puedan tener relaciones de amistad, á entrar con ellas en estipulaciones semèjantes á las que ellas han concluido la una y la otra, á tal fin, que todos los otros Estados puedan participar del honor y de la ventaja de haber contribuido al cumplimiento de un trabajo de tan grande interés general y de tan grande importancia como debe serlo el canal de que se trata, considerado bajo este punto de vista. Las partes contratantes convienen igualmente en que cada una de ellas deberá entablar negociaciones para entrar en vía de tratados con aquellos, de los Estados de la América Central que juzgue á propósito, con el objeto de llevar á buen término la grande empresa que es el objeto de este Convenio, á saber: de construir y mantener, así como de proteger el canal de que se trata, en condiciones iguales para todos, debiendo ser considerado este canal como un medio de comunicacion marítima entre los dos Océanos, y debiendo por esta razon aprovechar á todo el género humano; convienen tambien que los buenos oficios de cada uno de ellos deberán ser concedidos, cuando la otra los pida, para ayudar y apoyar las negociaciones que tendrán por objeto las estipulaciones de un tratado semejante; y que si sobreviniesen algunas dificultades, en cuanto al derecho y la propiedad sobre el territorio que el dicho canal deberá atravesar, entre los Estados ó Gobiernos de la América Central, y que estas dificultades fuesen de naturaleza á impedir ó detener la ejecucion del canal proyectado, los Gobiernos de los Estados-Unidos y de la Gran Bretaña emplearán los buenos oficios en arreglar estas dificultades de la manera más conveniente, para hacer prevalecer los intereses del dicho canal y para fortificar los lazos de amistad y de alianza que existen entre las partes contratantes.

ARTÍCULO VII.

Como es de desear que no haya tiempo perdido sin necesidad ántes de empezar y de construir el canal en cuestion, los Gobiernos de los Estados-Unidos y de la Gran Bretaña concluyen, que prestarán su apoyo y simpatías á tales ó cuales personas ó á tal Compañía que ofrezcan los primeros encargarse de la empresa, poseyendo por otra parte el capital necesario, teniendo el consentimiento de las autoridades locales, y reuniendo las otras condiciones y los otros elementos en armonía con el espíritu y con el objeto de este convenio; y si algunas personas ó compañías tuviesen ya concertado con el Estado, por cuyo territorio debe atravesar el canal, un tratado para la construccion del mismo, en las estipulaciones del cual, ni la una ni la otra de las partes contratantes en este Convenio tuviese que oponer ninguna justa objecion, y si ade-

más, las dichas personas ó Compañías hubiesen hecho peparativos empleando tiempo, capitales, y tomado cuidados asíduos bajo la fé de un tal tratado, queda convenido por estos presentes que tales personas ó Compañías tienen la proteccion de los Gobiernos de los Estados-Unidos y de la Gran Bretaña, y que les será concedido el plazo de un año, á partir de la fecha del canje de las ratificaciones de este Convenio, para tomar sus medidas y justificar un capital suscrito suficiente para la completa ejecucion de la empresa proyectada; bien entendido que si, á la expiracion del plazo arriba fijado, estas mismas personas ó Compañías no estuviesen en estado de empezar y llevar á su término la empresa propuesta, entonces los Gobiernos de los Estados-Unidos y de la Gran Bretaña quedarán libres para conceder su proteccion á toda persona ó Compañía que esté en aptitud de empezar y de proseguir la contruccion del canal en cuestion.

ARTÍCULO VIII.

Los Gobiernos de los Estados-Unidos y de la Gran Bretaña, habiendo querido, cuando han entrado en este Convenio, no solamente cumplir un objeto particular, sino tambien establecer un principio general, convienen por estos presentes, en extender su proteccion, por medio de una condicion del tratado, á toda otra vía practicable de comunicacion sea canal ó camino de hierro, destinados á atravesar el Istmo que une la una á la otra la América del Norte y la América del Sur, y especialmente á las comunicaciones inter-oceánicas, con tal que se demuestre que son practicables, tales como el canal ó camino de hierro que están ahora propuestos para ser establecidos por la vía de Tehuantepec ó de Panamá. Al conceder, no obstante, su comun proteccion á canales ó caminos de hierro, tales como los que acaban de especificarse por este presente artículo, es siempre entendido por los Estados-Unidos y la Gran Bretaña, que las partes que construyan ó posean estas mismas vías no podrán imponer en ellas otras cargas ó condiciones de tráfico que los que los Gobiernos susodichos aprueben como justos y equitativos; y que los mismos canales ó caminos de hierro, estando abiertos á los ciudadanos y á los súbditos de los Estados-Unidos y de la Gran Bretaña, en condiciones iguales, deberán estarlo igualmente, en los mismos términos, á los ciudadanos y á los súbditos de todos los otros Estados que quieran conceder á estos mismos establecimientos una proteccion semejante á la que los Estados-Unidos y la Gran Bretaña se compromete á otorgarles.

ARTÍCULO IX.

Las rectificaciones de este Convenio deberán ser canjeadas en Washington dentro de los seis meses, á contar desde esta fecha, ó ántes si es posible.

En fé de lo cual, nosotros, los plenipotenciarios respectivos, hemos firmado este Convenio, poniendo en él nuestros sellos.

John M. Clayson. (L. S.)

Henry Litton Bulwer. (L. S.)

Apéndice número 23.

TRATADO ENTRE NICARAGUA Y FRANCIA.

Número 7.283.—Decreto Imperial con la promulgacion del tratado de Amistad, de Comercio y de Navegacion concluido el 14 de Abril de 1859 entre Francia y la República de Nicaragua.

(Extracto del *Boletin de las Leyes*, año 1860, pág. 65).

Del 21 de Enero de 1860.

NAPOLEON, POR LA GRACIA DE DIOS Y LA VOLUNTAD NACIONAL, EMPERADOR DE LOS FRANCESES, Á TODOS LOS PRESENTES Y VENIDEROS, SALUD.

A propuesta de nuestro Ministro-Secretario de Estado en el Departamento de los Negocios extranjeros,

Hemos decretado y decretamos lo que sigue:

ARTÍCULO PRIMERO.

Habiendo sido concluido, el 11 de Abril de 1859, un Tratado de Amistad, de Comercio y de Navegacion entre la Francia y la República de Nicaragua, y las ratificaciones de esta Acta, habiendo sido canjeadas en París el 10 de Enero de 1860, el dicho Tratado, cuyo tenor sigue, recibirá su plena y entera ejecucion.

. . . . . .

. . . . . .

ARTÍCULO 27.

La República de Nicaragua concede á la Francia, por el presente Tratado, y á los súbditos franceses, así como á las propiedades francesas, el derecho de tránsito entre los Océanos Atlántico y Pacífico, á través de

los territorios de esta República, sobre todas las vías de comunicacion, naturales ó artificiales, sea por tierra, sea por agua, que existen hoy, ó que puedan existir en el porvenir, ó que sean construidas bajo la autoridad de Nicaragua, para usarlas y disfrutarlas de la misma manera y en los mismos términos, por las dos partes, y por sus súbditos y ciudadanos respectivos.

La República de Nicaragua, sin embargo, reserva su pleno y entero derecho de soberanía sobre las dichas vías; y en general la República de Nicaragua se compromete á conceder á la Francia y á los súbditos franceses, los mismos derechos y privilegios, bajo todos aspectos, respecto al tránsito y á los precios de tránsito, como tambien todos los otros derechos, privilegios ó cualquier ventaja relativamente al paso, ó al empleo de tropas, ó á cualquier otro objeto que esté hoy concedido ó pueda concederse en adelante como disfrute á la Nacion más favorecida.

ARTÍCULO 28.

Su Majestad el Emperador de los franceses consiente, por el presente Tratado, en extender su proteccion sobre todas las vías de comunicacion arriba mencionadas, y en garantir su neutralidad y su uso inofensivo.

Su Majestad Imperial consiente tambien en emplear su influencia sobre las otras Naciones para conseguir de ellas que garanticen igualmente esta neutralidad y esta proteccion. Y la República de Nicaragua, por su parte, se compromete á establecer un puerto libre en cada uno de los extremos de una de las vías susodichas de comunicacion entre los Océanos Atlántico y Pacífico.

En estos puertos no se impondrán ni exigirán por el Gobierno de Nicaragua ningun derecho de tonelaje, ni de otra clase, sobre los buques franceses, ó sobre los efectos y mercancías de cualquier clase, pertenecientes á súbditos franceses ó de cualquier otro país, destinados *bona fide* para el tránsito á través de las dichas vías de comunicacion, y no para el consumo en el interior de la República de Nicaragua, á ménos que los Gobiernos no convengan, en adelante, en fijar un derecho á percibir sobre estos objetos. Su Majestad Imperial tendrá tambien la libertad, dando aviso al Gobierno ó á las autoridades de Nicaragua, de trasportar tropas, en tanto que estén destinadas á una posesion francesa ó cualquier punto de Ultramar, y que no haya la intencion de emplearlas contra los Estados Centro-Americanos, ó aquellos que estén en confederacion con Nicaragua; municiones de guerra, y tambien conducir criminales, prisioneros ó condenados con sus escoltas, en sus propios buques, ó de otro modo, á uno cualquiera de dichos puertos libres; y podrán ser trasportados del uno al otro de estos puertos, sin ningun impedimento por parte de las autoridades de Nicaragua, y sin ningun gravámen ó derecho por sus trasportes por una cualquiera de las susodichas vías de comunicacion. Y no se impondrán otros gravámenes ó derechos, ni

más elevados, para el trasporte y el tránsito de las personas ó de las propiedades de los súbditos franceses, ó de los súbditos ó ciudadanos de cualquier otro país, á través de las dichas vías de comunicacion, que aquellas que estén impuestas ó lleguen á imponerse sobre las personas ó las propiedades de los ciudadanos de Nicaragua.

Y la República de Nicaragua concede al Gobierno francés el derecho de pasar con tratos con cualquier indivíduo ó compañía para el trasporte de las malas de la Francia sobre las dichas vías de comunicacion, ó sobre cualquier otro camino, á través del Istmo, en sacos cerrados, cuyo contenido no podrá estar destinado á ser distribuido en el interior de la República de Nicaragua, franco de gabelas ó de impuestos de parte del Gobierno de Nicaragua; pero esta libertad no puede ser extensiva hasta permitir á esos indivíduos ó compañías, en virtud de trasportar las malas, á trasportar tambien pasajeros y carga, á excepcion de los empleados designados por la Administracion de Correos franceses para acompañar las malas.

ARTÍCULO 29.

La República de Nicaragua consiente, si se hiciese necesario, en cualquier época, en emplear fuerzas militares para la seguridad y la proteccion de las personas y de las propiedades que transiten sobre cualquiera de las susodichas vías, haciendo uso de la que se requiera para este objeto. Pero si ella dejase de hacerlo, sea cualquiera la causa, Su Majestad Imperial puede, con el consentimiento ó peticion del Gobierno de Nicaragua, ó de su Ministro en París ó en Lóndres, ó de las autoridades locales competentes, civiles ó militares, legalmente designadas, emplear sus fuerzas con ese objeto y no con otro; y cuando la necesidad haya cesado, á juicio del Gobierno de Nicaragua, las dichas fuerzas serán inmediatamente retiradas.

Sin embargo, en el caso excepcional de un peligro inminente é imprevisto de la vida y de las propiedades de los súbditos franceses, las fuerzas de Su Majestad, quedan autorizadas á prestarles su proteccion, sin necesidad del consentimiento prévio de que queda hecho mérito.

ARTÍCULO 30.

Queda entendido, no obstante, que Su Majestad Imperial, al conceder su proteccion á esas vías de tránsito y al garantizar su neutralidad y seguridad, es en el concepto siempre de que su proteccion y su garantía son concedidas condicionalmente y podrán ser retiradas si Su Majestad Imperial juzgase que las personas ó la Compañía emprendedora ó explotadora de estos caminos, adoptaba ó establecia reglamentos concernientes al tráfico sobre los mismos, contrarios al espíritu y á la intencion de este Tratado, sea haciendo distinciones injustas en favor del comercio de una ó más Naciones, sea cometiendo exacciones, sea impo-

niendo derechos poco razonables sobre las malas, pasajeros, buques, géneros, mercancías y otros artículos. Sin embargo, las dichas protecciones y garantías no serán retiradas por Su Majestad Imperial, sin que se haya dado aviso seis meses antes al Gobierno de Nicaragua.

ARTÍCULO 31.

Queda además entendido y convenido que, en toda concesion ó contrato que pudiera ser hecho ó concluido, en adelante, por el Gobierno de Nicaragua, teniendo relacion con las vías inter-oceánicas de que se trata ó con cualquiera de ellas, los derechos y privilegios garantizados por este Convenio á Su Majestad Imperial y á los súbditos franceses serán plenamente protegidos y reservados; y que si existiese hoy alguna concesion ó contrato de ese género que presentase un carácter válido, queda además entendido que la garantía y la proteccion de Su Majestad Imperial, estipuladas en el art. 28 de este Tratado, serán tenidas por nulas y de ningun valor, hasta que los poseedores de estas concesiones y de estos contratos hayan reconocido las concesiones hechas por este Tratado á Su Majestad Imperial y á los súbditos franceses concernientes á las vías inter-oceánicas ó á cualquiera de ellas y hayan consentido en observar las condiciones y en someterse á ellas, todo como si hubiesen sido insertadas en sus concesiones ó contratos originales. Despues de este reconocimiento y de esta admision, las dichas garantía y proteccion estarán en plena fuerza. Bien entendido que nada de lo que se expresa aquí será interpretado en pró ó en contra de la validez de cualquiera de esos contratos.

ARTÍCULO 32.

Despues de trascurridos diez años, á contar desde la terminacion de un canal, de un camino de hierro, ó de cualquier otra vía de comunicacion á través del territorio de Nicaragua, del Océano Atlántico al Océano Pacífico, la compañía que haya construido ó que esté en posesion de esta vía no podrá repartir entre sus accionistas, directa ó indirectamente por la emision de nuevas acciones, el pago de dividendos ú otros, de más de quince por ciento al año, ó en esta proporcion, sobre el producto de los derechos percibidos. Y siempre que estos derechos se eleven á un producto superior serán reducidos á la tasa del quince por ciento al año.

ARTÍCULO 33.

Queda entendido que nada de lo contenido en este Tratado deberá ser comprendido de modo que afecte á la reclamacion del Gobierno y de los ciudadanos de la República de Costa-Rica á un libre paso por el rio San Juan para sus personas y sus propiedades de un Océano al otro.

ARTÍCULO 34.

Se conviene formalmente entre las dos altas partes contratantes que, independientemente de las estipulaciones que preceden, los agentes diplomáticos y consulares, los ciudadanos de todas clases, los buques y mercancías del uno de los dos Estados gozarán, en pleno derecho en el otro, de las franquicias, privilegios é inmunidades, cualquiera que sean, concedidos ó que se concedan en favor de la nacion más favorecida, y esto gratuitamente si la concesion tiene ese carácter, ó con la misma compensacion, si la concesion es condicional.

. . . . . .

. . . . . .

Hecho en Washington, el once de Abril del año de gracia mil ochocientos cincuenta y nueve, en doble ejemplar.

Firmado: SARTIGES.

Firmado: MÁXIMO JEREZ.

ARTÍCULO 2.°

Nuestro Ministro y Secretario de Estado en el Depósito de los Negocios extranjeros, está encargado de la ejecucion del presente Decreto.

Hecho en París, el 21 de Enero de 1860.

Firmado: NAPOLEON.

Por el Emperador:
El Presidente del Consejo de Estado, Ministro interino de los Negocios extranjeros.
Firmado: J. BAROCHE.

Visto y sellado con el sello del Estado.
El Guarda-sellos, Ministro de Justicia.
Firmado: DELANGLE.

Apéndice número 24.

CONCLUSIONES

formuladas por la alta Comision encargada de estudiar todos los documentos recogidos por las grandes exploraciones oficiales americanas, y de decidir respecto á la eleccion de la mejor vía que deba seguirse para la ejecucion del Canal marítimo inter-oceánico.

INFORME

dirigido á M. U. Grant, Presidente de la República de los Estados-Unidos de América.

DICIEMBRE, 1875.

La Comision nombrada por vuestro Gobierno para examinar la cuestion de comunicacion por canal entre los Océanos Atlántico y Pacífico, á través ó en las inmediaciones del Istmo que reune la América del Norte á la del Sur, tiene el honor, antes de presentaros una Memoria más completa, que contenga la exposicion de los motivos de sus conclusiones, de someteros unánimemente al presente Informe.

Primero. El camino conocido bajo el nombre de vía de Nicaragua, empezando del lado del Atlántico en Greytown ó sus inmediaciones, extendiéndose por el canal hasta el rio San Juan, siguiendo este rio por navegacion libre hasta el lago de Nicaragua, atravesando el lago hasta el rio del Medio, y desde allí, uniéndose por canal al rio de Brito, sobre la costa del Pacífico, posee, para la construccion y el entretenimiento de un canal, grandes ventajas y ofrece ménos dificultades, bajo el punto de vista de los trabajos del Ingeniero, lo mismo que bajo el punto de vista comercial y económico, que ninguno de los otros trazados reconocidos practicables por estudios suficientemente detallados para hacer apreciar los méritos respectivos.

Segundo. El punto culminante de esta vía, el lago de Nicaragua, deberá estar retenido á una altura permanente de 108 piés sobre el nivel del mar. Esta altura se conseguirá por medio de cuatro presas sobre el rio San Juan, de diez esclusas del lado del Atlántico y de otras diez sobre la vertiente del Pacífico. La distancia total, del término de Greytown al de Brito, es de 181.33 millas. Sobre esta distancia, la division atlántica de Greytown á San Cárlos, sobre el lago de Nicaragua, comprende 108.05 millas, de las cuales 63 millas por navegacien y 45.05 millas por canal. El punto culminante entre las dos vertientes comprende 56.05 millas por el lago de Nicaragua desde San Cárlos, en el orígen de San Juan, hasta el rio del Medio. La division de la vertiente del Pacífico comprende 16.33 millas por canal, desde la embocadura del rio del Medio hasta la del rio Brito.

Las dimensiones de las esclusas proyectadas son de 400 piés por 70, con 26 piés de profundidad de agua. Puertos artificiales deberán construirse en Brito y en Greytown, y áun cuando el de Greytown presenta circunstancias particulares que exigen un estudio atento y ciertas dificultades de ejecucion, respecto de su practicabilidad, no puede haber cuestion.

Tercero. El costo de construccion de este canal y de los puertos, con todos los accesorios necesarios, será lo ménos de cien millones de pesos, y el costo de cualquier otro camino excederia en mucho esta suma.

Cuarto. Cuando hayan sido tomadas todas las disposiciones preliminares, el tiempo necesario para la construccion no deberá exceder de diez años.

Quinto. Un canal inter-oceánico á través del continente deberá ser colocado bajo la proteccion de todas las naciones interesadas, y ellas deberán garantizar, no sólamente la neutralidad del canal y de sus obras, sino además la de una zona de tierra contigua de cada lado, de lo ménos 50 millas de ancho, y de una zona marítima, á las dos extremidades, de á lo ménos 100 millas en cada direccion, á lo largo de la costa, extendiéndose á igual distancia mar adentro.

Firmado: A. A. HUMPHREYS,
Brigadier general, Jefe del Cuerpo de Ingenieros militares.

C. P. PATERSON,
Superintendente del Cuerpo Hidrográfico.

DANIEL AMMEN,
Jefe de la seccion de Navegacion.

Apéndice número 25.

Proyecto de constitucion de una Sociedad anónima internacional para poner en valor la concesion del Canal inter-oceánico marítimo de Nicaragua.

JUNTA GENERAL DEL 24 DE NOVIEMBRE DE 1877.

La sesion tuvo lugar en París, en el domicilio de la Sociedad de los Ingenieros civiles de Francia, cité Rougemont, núm. 10, á las ocho y media de la noche.

Estuvieron presentes, ó se hicieron representar, las mismas personas que tomaron parte en la reunion general de 14 de Noviembre de 1877.

A propuesta de Mr. Arístides Pablo Blanchet, Mr. Emilio Muller es nombrado Presidente, y Mr. Gustavo Sautereau, Secretario.

Mr. Sautereau dió lectura al acta de la sesion anterior del 14 de Noviembre, la que fué aprobada por unanimidad.

El Presidente recuerda que el texto de las convenciones aprobadas en la precedente reunion debian ser sometidas al Consejo jurídico de la Sociedad, y dió lectura del texto definitivo redactado y propuesto por los Sres. Deroste y Demombynes, Abogados.

Todos los artículos del proyecto de convenciones fueron sucesiva y separadamente discutidos, aprobados (algunos despues de diferentes modificaciones) y despues puestos á votacion y adoptados por unanimidad ó por mayoría absoluta.

La totalidad del proyecto se sometió á seguida á votacion, resultando aprobado por unanimidad.

Estaba concebido en estos términos:

Promesa de constitucion de una Sociedad anónima internacional para poner en valor la concesion del Canal inter-oceánico marítimo de Nicaragua.

Entre los infrascritos:

Mr. Arístides Pablo Blanchet, propietario, miembro de la Sociedad de los Ingenieros civiles de Francia, de la Sociedad de Geografía de París

y de la Sociedad de Geografía comercial, domiciliado en Henrichemont (Cher), de una parte.

Y los señores:

1.ª . . . . . .

2.ª . . . . . .

3.ª . . . . . etc., etc.

(Es decir, los otros interesados nombrados, calificados y domiciliados en la sesion precedente.)

Todos estipulando con un objeto comun, pero sin solidaridad entre ellos, no debiendo ser responsable cada uno más que dentro del límite de sus propios compromisos.

La Junta, por otra parte, se ha expuesto y convenido en lo que sigue:

EXPOSICION.

Mr. Arístides Pablo Blanchet, miembro de la Sociedad de los Ingenieros civiles de Francia, de la Sociedad de Geografía de París, ha entablado con el Gobierno de Nicaragua negociaciones con la idea del establecimiento de un canal marítimo de gran navegacion entre los dos Océanos Atlántico y Pacífico, á través del territorio de la República de Nicaragua.

Conforme á las cartas dirigidas á Mr. Blanchet por Su Excelencia don Pedro Joaquin Chamorro, Presidente actual de la República de Nicaragua, con fechas 22 de Marzo de 1876, 22 de Enero y 22 de Mayo de 1877, y de acuerdo con los principios sentados por el tratado Clayton-Bulwer, concluido en 1850 entre los Estados-Unidos de América é Inglaterra, y el tratado concluido entre Nicaragua y Francia el 11 de Abril de 1859, con motivo de la ejecucion del canal de Nicaragua, Mr. A. P. Blanchet propone constituir una Sociedad que tenga por objeto:

1.° Solicitar del Estado de Nicaragua la concesion del privilegio exclusivo del establecimiento y de la explotacion de un canal marítimo atravesando su territorio.

2.° Proceder sobre el terreno á los estudios necesarios para el establecimiento de un proyecto definitivo.

3.° Preparar todos los elementos de una gran Compañía internacional que se encargará de la ejecucion y de la explotacion del canal, y á la cual la Sociedad aportará, mediante derechos y ventajas legítimas, la concesion obtenida y todos los proyectos, documentos, etc., que compongan su activo.

Mr. Blanchet propone constituir un capital de fundacion de *dos millones de francos,* representado por *dos mil* partes de mil francos cada una, de las cuales *mil partes liberadas y mil partes pagables,* las mil partes liberadas estando destinadas á remunerar los servicios prestados y asegurarse aquel apoyo que, tanto en Europa como en América, pueda ser necesario á la Sociedad.

Mr. Blanchet propone hacer á sus expensas todos los gastos necesa-

rios para y hasta la obtencion de la concesion, salvo á ser reembolsado de los primeros fondos y segun estado sometido al Consejo de Administracion de la Sociedad. Estando entendido que este reembolso no se hará más que en el caso en que Mr. A. P. Blanchet obtenga la dicha concesion en el nombre y por cuenta de la Sociedad.

Los abajo firmados, adoptando como bases de la presente acta las proposiciones de Mr. A. P. Blanchet, y deseosos de llevar su concurso á la realizacion del canal marítimo de Nicaragua, participando á la formacion del capital, pagando *un millon* de francos, reconocido necesario á la prosecucion de las negociaciones entabladas, á los viajes que hay que emprender, á los estudios que hay que hacer y á los gastos de toda naturaleza indispensables para llegar á la constitucion de una gran Compañía internacional de ejecucion y de explotacion del canal, han convenido con Mr. A. P. Blanchet en las cláusulas siguientes:

PRIMERA.

Objeto de las presentes Convenciones.

ARTÍCULO 1.°

Los infrascritos se comprometen á constituirse en Sociedad anónima así que haya sido obtenida la concesion del canal inter-oceánico marítimo de Nicaragua, segun las bases del proyecto de acta unida á las presentes.

ARTÍCULO 2.°

Delegan especialmente en Mr. A. P. Blanchet, miembro de la Sociedad de los Ingenieros civiles de Francia, y le dan los poderes más amplios para concluir, con las cargas, cláusulas y condiciones que juzgue convenientes, las negociaciones relativas á la obtencion de la concesion, aceptarla, firmar el acta y todas las piezas á ella relativas, conforme á la invitacion contenida en la carta de Su Excelencia D. Pedro Joaquin Chamorro, Presidente de la República de Nicaragua, del 22 de Mayo de 1877.

ARTÍCULO 3.°

Esperando la obtencion de la concesion, los infrascritos delegan en:

Los Sres. A. P. Blanchet, Promovedor;

E. Chabrier, Ingeniero civil, Administrador de la Compañía general Trasatlántica;

E. Daguin, antiguo Presidente del Tribunal de comercio del Sena;

E. Muller, antiguo Presidente de la Sociedad de los Ingenieros civiles de Francia;

A. Pestel, Secretario general de la Banca de París y de los Países Bajos;

J. Pouchet, antiguo Ingeniero de la Compañía del canal marítimo de Suez;

Mauricio Sand, Baron Dudevant, propietario, Alcalde de Nohant-la-Châtre;

El Conde de Sommyèvre, propietario;

G. Sautereau, antiguo Ingeniero de la Compañía del canal marítimo de Suez;

Para formar un Comité de direccion que tendrá por mision corresponder con Mr. A. P. Blanchet, y recoger y aceptar adhesiones nuevas hasta la concurrencia de las mil partes pagables de que se tratará en el artículo 17.

Toda suscricion deberá ser sometida á la aceptacion del Comité.

El Comité se ampliará ulteriormente hasta doce miembros.

Los miembros actuales se adjudicarán sucesivamente tres nuevos miembros, que elegirán entre los primeros suscritores ó los nuevos adherentes.

Mr. A. P. Blanchet tendrá la calidad de Presidente fundador, delegado provisionalmente en Nicaragua.

El Comité nombrará un Vice-Presidente y dos Secretarios y se reunirá en París, calle.. . . . . .

Todos los acuerdos del Comité de direccion, serán tomados por mayoría de los miembros presentes.

Para que un acuerdo sea válido, es necesaria la presencia de la mitad de los miembros del Comité.

En caso de empate, el voto del Presidente decidirá.

Se llevará un registo especial de las deliberaciones y acuerdos del Comité.

Cada acta será firmada por el Presidente y Secretario, y deberá contener los nombres de los miembros presentes á la sesion.

ARTÍCULO 4.°

En caso de fallecimiento, dimision ó retirada, por cualquier causa que sea, de uno de los miembros del Comité de Direcccion, se proveerá á su reemplazo provisional por los miembros del Comité, y á su reemplazo definitivo por la primera junta general que tenga lugar.

ARTÍCULO 5.°

Cada uno de los abajo firmados declara suscribirse desde ahora con el número de partes pagables que sigue, cada una de mil francos. (Sigue la relacion de cien suscritores por trescientas diez partes, ó sean trescientos diez mil francos).

Hasta el 6 de Abril de 1879 se habian adherido treinta y tres suscrito-

res más por cincuenta y tres partes; en total ciento treinta y tr es suscriciones por trescientas sesenta y tres partes, ó sean trescientos sesenta mil francos.

Estas suscriciones se hacian desde luego para llegar á constituir, cuando se obtenga la concesion, el capital social pagable de la *Sociedad anónima internacional para poner en valor la concesion del canal inter-oceánico marítimo de Nicaragua,* prevista en el artículo 17.

Sea cual sea la importancia de las adhesiones y de las suscriciones en adelante, estas serán irreductibles.

ARTÍCULO 6.º

Las mil partes liberadas de la Sociedad anónima internacional para poner en valor la concesion del canal inter-oceánico marítimo de Nicaragua, creadas por el artículo 17, son desde ahora puestas á disposicion de Mr. A. P. Blanchet para remunerar los servicios prestados y asegurar á la Sociedad el concurso de las personas que, tanto en Europa como en América, puedan favorecer el éxito de la Empresa.

Mr. A. P. Blanchet dará cuenta al Comité de Direccion, instituido por el artículo 3, de la distribucion de las mil partes liberadas.

ARTÍCULO 7.º

Las mil partes de intereses pagables estarán representadas por certificados provisionales de suscricion, nominales, extraidos de un registro ó matriz, numerados, timbrados y firmados por el Presidente ó Vicepresidente y uno de los miembros del Comité de Direccion.

ARTÍCULO 8.º

Las mil partes de intereses liberados, puestos desde ahora á disposicion de Mr. A. P. Blanchet, así como se ha dicho más arriba, estarán representadas por certificados provisionales nominativos, extraidos de un registro ó matriz, numerados, timbrados y firmados por Mr. A. P. Blanchet en su calidad de Presidente Fundador Delegado en Nicaragua y por el Vicepresidente del Comité de Direccion.

ARTÍCULO 9.º

Los títulos provisionales creados por los artículos 6.º y 7.º que preceden, serán reemplazados, cuando tenga lugar la constitucion de la *Sociedad anónima internacional para paner en valor la concesion del canal inter-oceánico marítimo de Nicaragua,* en los términos que se dirá en el artículo 21.

ARTÍCULO 10.

La cesion de estas dos mil partes de intereses provisionales no podrá operarse más que por vía de trasferencia, sobre un registro llevado á este efecto.

La trasferencia será firmada por el cedente y por el cesionario ó por sus apoderados.

Ningun cesionario de las dichas partes podrá ser admitido, ni áun en caso de venta pública ó judicial más que por decision del Comité de Direccion tomada por mayoría de miembros presentes en la sesion.

En caso de negativa, el Comité no estará obligado á hacer conocer los motivos de su decision.

ARTÍCULO 11.

Cada una de las dichas partes de intereses provisionales será indivisible; los abajo firmados no reconocen más que un propietario por cada parte.

En caso de fallecimiento de uno de los que suscriben ó de un adherente, los herederos estarán obligados, dentro de los seis meses despues del fallecimiento, á presentar al Comité de Direccion, el ó los nuevos titulares.

Cada nuevo titular no será admitido más que por decision del Comité de Direccion, tomada igualmente por mayoría de miembros presentes á la sesion.

En caso de negativa, el Comité no estará obligado á hacer conocer los motivos de su decision.

ARTÍCULO 12.

Los derechos y obligaciones afectos á cada parte de intereses provisionales seguirán al título provisional, á cualquier mano que pase, y la trasferencia lleva consigo, de pleno derecho, adhesion á las presentes convenciones.

ARTÍCULO 13.

La duracion de las presentes convenciones y de los compromisos contraidos por los que suscriben, se fija en tres años, á partir del 1.° de Enero de 1878.

Podrá ser prorogada por decision de la Junta general, que deberá ser convocada al ménos una vez al año.

ARTÍCULO 14.

Para la ejecucion de los presentes, se elige domicilio en París, calle . . . . . núm. . . . . donde serán depositadas con los presentes las suscriciones ya reçogidas y las que se agreguen.

Toda contestacion á la cual pueda dar lugar, sea la interpretacion, sea la ejecucion de las presentes convenciones, será juzgada por el Tribunal de Comercio del Sena, al cual las partes declaran, desde ahora, atribuir toda jurisdiccion á este efecto.

ARTÍCULO 15.

Así que la concesion haya sido obtenida, el Comité de Direccion convocará á los firmantes y á los adheridos á Junta general en París, para invitarlos á constituir definitivamente la Sociedad anónima citada en el artículo 16 de los presentes, en la forma prescrita por la ley francesa, adoptando desde ahora como principales bases de la constitucion futura, las presentes convenciones.

SEGUNDA.

Formacion y objeto de la Sociedad anónima que debe constituirse.

ARTÍCULO 16.

La Sociedad anónima que debe formarse, despues de obtenida la concesion, tendrá por objeto:

1.° Proceder sobre el terreno á la verificacion de los planos y proyectos presentados por Mr. A. P. Blanchet, y á los estudios necesarios para el establecimiento de un proyecto definitivo.

2.° Preparar los elementos de una gran Compañía internacional que se encargará de la ejecucion y de la explotacion del canal inter-oceánico marítimo de Nicaragua, y á la cual la Sociedad aportará, mediante derechos y ventajas legítimos, la concesion obtenida y todos los proyectos, planos, estudios, documentos, etc., componiendo su activo.

La Sociedad tendrá su domicilio social en París y estará regida por la ley francesa.

Tomará el nombre de *Sociedad anónima internacional para poner en valor la concesion del canal inter-oceánico marítimo de Nicaragua.*

ARTÍCULO 17.

El capital social será de dos millones de francos. representado por dos mil partes, cada una de mil francos, de las cuales mil partes paga-

bles y mil partes liberadas; estas últimas puestas desde ahora á disposicion de Mr. A. P. Blanchet, en los términos del art. 6.°

ARTÍCULO 18.

En ningun caso los sócios podrán ser comprometidos más allá de sus suscriciones respectivas, no pudiendo tener calidad el Consejo de Administracion para comprometer á la Sociedad á hacer pedidos de fondos mas que dentro del límite de las sumas suscritas.

ARTÍCULO 19.

La Sociedad, definitivamente constituida, hará, por el órgano de su Consejo de Administracion, todos los pedidos de fondos necesarios, á medida de las necesidades de la Sociedad.

El Consejo de Administracion acordará, en vista de los estados presentados por Mr. A. P. Blanchet, la cifra del reembolso que haya que efectuar á este último por todos los gastos hechos por él para llegar á la organizacion de la Sociedad, la obtencion de la concesion, etc., etc.

Este reembolso tendrá lugar sobre el primer pedido de fondos.

ARTÍCULO 20.

Independientemente del reembolso del capital llamado y entregado y de los derechos particulares que puedan aprovechar á todos los sócios, las ventajas que haya que estipular, cuando tenga lugar la cesion á la Compañía definitiva de construccion y explotacion del canal, serán determinadas por un artículo del acta de concesion, ó en su defecto, acordadas entre la Sociedad y la dicha Compañía definitiva y fijadas al mínimum de un quince por ciento de todos los beneficios netos y anuales de la Compañía de ejecucion y de explotacion.

Las mil partes liberadas, no estando obligadas á ninguna entrega de fondos, no tendrán derecho á ningun reembolso, pero participarán de todos los beneficios, repartos, derechos, privilegios y demás ventajas, sin ninguna excepcion, atribuidas á las partes pagables.

ARTÍCULO 21.

Los certificados provisionales de las dos mil partes del capital social entregados en los términos de los arts. 7 y 8, serán reemplazados por títulos nominales, sacados de un registro ó matriz, numerados, timbrados en seco y firmados por el Presidente ó Vice-Presidente y uno de los miembros del Consejo de Administracion.

ARTÍCULO 22.

La cesion de estos títulos nominales no podrá operarse sino por vía de trasferencia, sobre un registro llevado al efecto.

La trasferencia será firmada por el cedente y por el cesionario ó por sus apoderados.

Ningun cesionario de las dichas partes podrá ser admitido, ni áun en caso de venta pública ó judicial, sino por decision del Consejo de Administracion tomado por mayoría de miembros presentes á la sesion.

En caso de negativa, el Consejo no estará obligado á hacer conocer los motivos de su decision.

ARTÍCULO 23.

Cada una de las partes de interés será indivisible. La Sociedad no reconocerá más que un propietario por cada parte.

En caso de fallecimiento de un titular, los herederos estarán obligados, dentro de los seis meses á contar del fallecimiento, á presentar al Consejo de Administracion, el ó los nuevos titulares.

Cada nuevo titular, no será admitido más que por decision del Consejo de Administracion, tomada igualmente por mayoría de miembros presentes en la sesion.

En caso de negativa, el Consejo no estará obligado á dar á conocer los motivos de la decision.

ARTÍCULO 24.

Los derechos y obligaciones afectos á cada parte de interés definitivo, seguirán al título definitivo á cualquier mano que pase, y la trasferencia llevará el pleno derecho de adhesion á todas las cláusulas y condiciones de la Sociedad.

ARTÍCULO 25.

Toda contestacion á la cual pueda dar lugar, sea la interpretacion, sea la ejecucion de las cláusulas y condiciones de la Sociedad, será juzgada por el Tribunal de Comercio del Sena, al cual será atribuida toda jurisdiccion á este efecto.

ARTÍCULO 26.

Los suscritores de partes de intereses pagables, contraen la obligacion de efectuar sus entregas hasta la concurrencia del montante de sus partes, y á medida de los pedidos de fondos que se harán por el Consejo de Administracion.

Estos pedidos de fondos serán exigibles en el plazo de tres meses, despues de haber puesto en el correo una carta certificada, dirigida á cada interesado, al domicilio por él elegido, en su suscricion ó en el acta de trasferencia.

ARTÍCULO 27.

A falta de entrega en los plazos prescritos, el interés correrá á razon de seis por ciento al año, por cada dia de retraso, sobre el montante de la suma pedida, y sin demanda en justicia.

Además, y en el mismo caso, el Consejo de Administracion podrá, en toda época, un mes despues de caer en demora, declarar la cesacion del sócio que no haya satisfecho el pedido de fondos, y en este caso, el capital entregado hasta entonces pertenecerá á la Sociedad á título de compensacion de intereses.

ARTÍCULO 28.

Cada miembro del Consejo de Administracion deberá ser propietario de tres partes pagables no enajenables durante el término de sus funciones.

ARTÍCULO 29.

Las funciones de los miembros del Consejo de Administracion serán gratuitas.

ARTÍCULO 30.

Mr. A. P. Blanchet formará parte de derecho del Consejo de Administracion, con la calidad de Presidente fundador.

El Consejo nombrará un Vice-Presidente y dos Secretarios, y se reunirá en París, en un local que será ulteriormente determinado.

Todos los acuerdos del Consejo de Administracion serán tomados por mayoría de los miembros presentes.

Para que un acuerdo sea válido es necesaria la presencia de la mitad de los miembros del Consejo.

En caso de empate, el voto del Presidente de la reunion decidirá.

Se llevará un registro especial de las deliberaciones del Consejo.

Cada acta será firmada por el Presidente y el Secretario, y deberá contener los nombres de los miembros presentes á la sesion.

ARTÍCULO 31.

En caso de fallecimiento, de dimision ó de retirada, por cualquier causa que sea, de uno de los miembros del Consejo de Administracion,

será provista, en su reemplazo provisional, por los miembros del Consejo de Administracion, y en su reemplazo definitivo por la primera Junta general que tenga lugar.

ARTÍCULO 32.

Todos los poderes serán dados al Consejo de Administracion al efecto de la gerencia y administracion de la universalidad de los negocios de la Sociedad, y notoriamente para estipular las ventajas á las cuales la Sociedad tendrá derecho, en razon de lo que aporta á la Compañía de construccion y explotacion del canal.

ARTÍCULO 33.

Todos los propietarios de parte de intereses formarán parte de la Junta general; cada parte dará derecho á un voto.

La Junta será convocada una vez al año cuando ménos.

Será presidida por el Presidente del Consejo de Administracion ó por el Vice-Presidente.

Los propietarios ausentes podrán hacerse representar por otro propietario de parte.

Ningun votante, sea cual sea el número de partes que represente, sea como propietario, sea como mandatario, podrá disponer de más de veinte votos.

Fecho en París, en el asiento de la Sociedad de los Ingenieros civiles de Francia, cité Rongemont, número 10, en tantos originales como partes interesadas, bajo sus firmas privadas, el. . . . . .

E inmediatamente ha sido, entre todas las partes, acordada y firmada acta de estas concesiones en la forma de que queda hecho mérito en la fecha de hoy veinticuatro de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete.

La sesion se levantó á las once y media.

El Presidente,

Firmado: EMILIO MULLER.

El Secretario,

Firmado: G. SAUTEREAU.

Apéndice número 26.

Proyecto de acta de concesion para la construccion y explotacion de un Canal marítimo inter-oceánico, á través del territorio de la República de Nicaragua. Tal como ha servido de base á las negociaciones seguidas entre Mr. A. P. Blanchet y el Gobierno de Nicaragua.

El Gobierno de la República de Nicaragua,

Considerando:

Que la apertura de un canal marítimo inter-oceánico á través de su territorio, al mismo tiempo que procurará grandes ventajas al comercio de todas las naciones, seria un manantial de riqueza y de prosperidades para el Estado de Nicaragua;

Que resulta de los numerosos estudios hechos ya en diversas épocas:

Que la region de Nicaragua presenta las mejores condiciones para la creacion de ese canal y que, por consecuencia, es verosímil el esperar que una llamada dirigida á los capitales de todas las naciones civilizadas para el establecimiento de esta vasta empresa encontraria una acogida favorable, si se asegurase á estos capitales una concesion sobre bases equitativas y liberales;

Considerando:

Que semejante empresa, que interesa en tan alto grado á la América Central y al comercio del mundo entero, no podria confiarse más que á una gran Compañía Internacional, compuesta de los elementos de las diversas naciones, bastante poderosa para asegurar la ejecucion del canal y para garantir la igualdad de derechos para todos los pabellones, establecido en principio por los tratados concluidos á este objeto con cinco grandes potencias: Francia, Inglaterra, Estados-Unidos, España é Italia;

Y, vista la proposicion que le ha sido hecha por Mr. Arístides Pablo Blanchet, ciudadano francés, propietario, miembro de la Sociedad de los Ingenieros civiles de Francia y de la Sociedad de Geografía, residente en Henrichemon, departamento del Cher (Francia), como provisto de

poderes y Presidente fundador, especialmente delegado á este efecto al Nicaragua, de una Sociedad Internacional de fundadores, constituida en París, y ofreciendo, por la importancia de las personas y de los establecimientos financieros que la componen, las garantías más sérias para la buena ejecucion y el éxito de la empresa;

Ha comisionado y delegado para hacer esta concesion á Mr. . . . . al cual ha conferido plenos poderes.

En su consecuencia, Mr. . . . . por una parte, y los Sres. Federico Solorzano, Senador, y Modesto Barrios, Diputado, los dos ciudadanos de Nicaragua, residentes en Managua, en el nombre y como mandatarios de Mr. Blanchet, arriba nombrado, y de la Sociedad de fundadores que representa este último, en virtud de los poderes que les ha confiado, segun acta pública pasada ante Mr. Fonseca, Juez y Notario en Managua, el 23 de Agosto de 1878, de otra parte;

Han convenido en lo que sigue: Mr.. . . . . Acuerda la concesion definitiva del dicho canal á la Sociedad de fundadores arriba mencionada, representada por Mr. Blanchet, su Presidente fundador arriba nombrado, bajo las condiciones siguientes:

ARTÍCULO PRIMERO.

La República de Nicaragua concede á Mr. Blanchet, lo que ha sido aceptado para él por los Sres. Solorzano y Barrios, en su calidad, ántes expresada, en el nombre de la Sociedad de fundadores que él representa:

Privilegio exclusivo para la ejecucion á través de su territorio, y la explotacion de un canal marítimo entre los dos Océanos Atlántico y Pacífico, el cual canal es declarado de utilidad pública.

ARTÍCULO 2.°

La duracion de la concesion será de noventa y nueve años, á contar desde el dia de la apertura del canal al comercio.

ARTÍCULO 3.°

La presente concesion no podrá ser trasmisible á tercero.

Será solamente trasmisible á una gran Compañía de ejecucion y de explotacion que la Sociedad concesionaria de fundadores deberá formar, conforme á las disposiciones de los artículos 6.°, 7.° y 8.° que van á seguir.

En ningun caso podrá ser trasferida á ningun Gobierno ni Poder público extranjero.

ARTÍCULO 4.°

El Estado de Nicaragua se obliga á no hacer ninguna concesion ulterior de canal marítimo de gran navegacion para la union de los dos Océanos, mientras dure la presente concesion.

Igualmente se obliga, en el mismo plazo, á no conceder á otra sociedad que no sea la del canal, un camino de hierro entre los dos Océanos que pueda hacer concurrencia al canal para el trasporte de viajeros y mercancías, transitando de uno á otro mar.

La Compañía concesionaria del canal tendrá el derecho de establecer las líneas telegráficas que juzgue convenientes para la ejecucion, administracion y explotacion del canal.

Podrá hacerlas pasar sobre tierra, sin indemnizacion, alrededor de la parte meridional del lago para hacerlas comunicar con las dos extremidades del canal.

ARTÍCULO 5.°

El canal será neutral para todas las naciones, conforme á los tratados concluidos ó que se concluyan entre el Estado de Nicaragua y las potencias marítimas, y segun el espíritu de las estipulaciones del tratado Clayton-Bulwer.

Una zona de terreno de veinte kilómetros de ancho, dependiente del territorio de Nicaragua y de cada lado del canal y extendiéndose sobre los dos Océanos hasta el límite de las aguas de Nicaragua, participará del beneficio de esta neutralidad.

El canal será establecido en provecho de todos los pueblos, sin excepcion, de modo que pueda ser frecuentado por los buques de todos los países, en las mismas condiciones de tarifas para las personas y las mercancías y bajo reglamentos uniformes.

Sin embargo, en lo que concierne á los buques de guerra y á las tropas de otros Estados que no sea Nicaragua, su pasaje estará sujeto á los reglamentos que se establezcan por el Estado, de acuerdo con la Compañía y conforme á los principios del derecho internacional y marítimo.

ARTÍCULO 6.°

La concesion, tal como resulta de la presente acta, con todas sus cargas y sus ventajas, será objeto de la constitucion de una Compañía internacional, segun se determina en los arts. 7, 8 y 9 siguientes.

Esta Compañía se hará concesionaria en lugar de Mr. Blanchet, cuyas cualidades quedan expresadas y queda desde luego reconocida por tal.

En presencia de la formacion de esta Compañía, el término de *concesionario* empleado en la presente acta, se aplicará tanto á ella como á Mr. Blanchet y á la Sociedad de fundadores que representa.

ARTÍCULO 7.°

Se dirigirá una invitacion á todas las naciones marítimas de Europa y de América, para la formacion del capital necesario para la empresa.

El capital será formado de acciones, de obligaciones y de todos los otros títulos en la proporcion que la Compañía juzgue conveniente.

Estos títulos estarán exentos á su emision de derechos de timbre y de cualquier otro análogo, en provecho del Estado de Nicaragua.

El término *Nacion,* empleado más arriba, sólo se usa aquí en la acepcion de ciudadanos, compañías y sociedades particulares de estos Estados, no del Estado mismo.

Salvo el de Nicaragua, todo otro Estado soberano, áun cuando sea propietario de acciones al portador, no podrá ser nunca reconocido como un accionista, teniendo derecho de asistencia, de discusion y de voto en la Administracion y las Asambleas generales de la Compañía.

ARTÍCULO 8.°

La Compañía se constituirá en la forma y condiciones generalmente adoptadas para las sociedades de esta naturaleza.

Su asiento será en París.

Podrá tener sucursales en Lóndres y Nueva-York y en las demás poblaciones que juzgue convenientes.

La Sociedad será conocida bajo la denominacion de:

Compañía Internacional del canal marítimo de Nicaragua.

El Consejo de Administracion estará compuesto de personas elegidas, la mitad al ménos, entre los fundadores, pertenecientes en cuanto sea posible, á los diferentes países suscritores.

Los Estatutos de la Compañía estarán exentos de todos los derechos de registo y de timbre en el Estado de Nicaragua.

ARTÍCULO 9.°

El Gobierno de Nicaragua se reserva delegar, en el asiento de la Compañía, un Comisario especial, cuyo sueldo será pagado por ella, y que representará cerca de la Administracion de la Compañía, los derechos y los intereses del Gobierno de Nicaragua en la ejecucion del presente Convenio.

ARTÍCULO 10.

La Compañía estará obligada á hacerse representar en Nicaragua por un Agente provisto de todos los poderes necesarios para la buena marcha del servicio y para el mantenimiento de las buenas relaciones entre el Gobierno de Nicaragua y la Compañía.

ARTÍCULO 11.

El canal se construirá de modo que facilite cómodo paso á los buques de las dimensiones de los grandes paquebots y trasportes que están en uso para la navegacion marítima de Europa á América.

ARTÍCULO 12.

El canal remontará el valle del rio San Juan, por uno de sus brazos, ó por el San Juanillo rectificado hasta el lago de Nicaragua; desde allí se designará la direccion más conveniente para la comunicacion con el Océano Pacífico.

Sin embargo, se otorga á los concesionarios la libertad más completa para la eleccion general del trazado entre los dos Océanos y para el emplazamiento de dos puertos extremos, así como para el modo de ejecucion que, despues de los estudios hechos por los Ingenieros competentes, juzgue más ventajoso y económico.

No obstante, si por sus estudios sobre el rio San Juan, la Compañía se inclinase á abandonar, en un punto cualquiera, el lecho de este rio para establecer un canal lateral, el Gobierno de Nicaragua se reserva el derecho de imponer á la Compañía la obligacion de establecer una comunicacion entre la parte no canalizada del San Juan y el canal por medio de una esclusa ó de una série de ellas para pequeña navegacion.

Una vez adoptados los planos definitivos y sometidos al conocimiento del Gobierno, éste deberá hacer conocer en seguida su resolucion á la Compañía, de manera que pueda ejecutar sus trabajos de esclusas para pequeña navegacion al mismo tiempo que las del canal marítimo.

Bien entendido que esta obligacion no compromete ni obliga de ninguna manera á la Compañía á poner ni á mantener en estado, ni áun de pequeña navegacion, la parte baja del rio que las esclusas tendrán por objeto poner en comunicacion con el canal marítimo.

ARTÍCULO 13.

La Compañía concesionaria subvendrá á todos los gastos de estudios, de construccion, de entretenimiento y de explotacion del canal, sin ninguna subvencion en metálico, ni garantía de intereses de parte del Estado de Nicaragua, ni otras cargas que las especificadas en la presente acta de concesion.

ARTÍCULO 14.

La Compañía toma á su cargo:

El establecimiento de dos grandos puertos que le sirvan de desemboque en los dos Océanos, con un faro de primer órden en cada uno de

ellos; é igualmente el establecimiento de dos puertos de menor importancia en los desemboques del canal en el lago, así como dos luces de intensidad conveniente para alumbrar la ruta.

ARTÍCULO 15.

La Compañía construirá á sus expensas un edificio de depósito en cada uno de los extremos del canal, sobre el uno y el otro Océano; este edificio servirá á la vez de aduana y de depósito.

ARTÍCULO 16.

La Compañía responderá al Gobierno de Nicaragua, mediante la suma de dos millones de francos, de los gastos que deberá hacer para la construccion de edificios públicos en los dos extremos y sobre el trayecto del canal.

Esta suma de dos millones de francos será entregada por la Compañía al Tesoro del Estado de Nicaragua: una mitad, ó sea un millon de francos, un año despues de la constitucion de la Compañía definitiva y el principio de los trabajos; la segunda mitad tres años despues de esta primera entrega.

Formarán parte de esta suma, y por consecuencia se deducirán de la primera entrega en capital é intereses capitalizados, calculados al 6 por 100 anual desde el dia en que hayan sido entregadas, todas las sumas que haya percibido, bajo cualquier título que sea, el Gobierno de Nicaragua, como condicion del otorgamiento de la concesion.

ARTÍCULO 17.

Mientras que la Compañía sostenga por sí misma, en el interés de la buena marcha de los trabajos de ejecucion del canal, de la explotacion de este último y de su propia administracion, un servicio regular de trasporte de su correspondencia de un extremo á otro del canal, se compromete á hacer gratuitamente, al mismo tiempo que el suyo, sobre la línea de navegacion, el servicio de la correspondencia oficial del Gobierno, pero sin estar obligada á mantener este servicio ni ser responsable de perjuicios cuando juzgue á propósito suprimirlo; una vez establecido este servicio deberá prevenir al Gobierno cuando ménos con tres meses de anticipacion, de sus propósitos de que cese por no serle ya de ninguna utilidad.

En el bien entendido de que esta cláusula no podrá nunca ser interpretada de manera que constituya derechos en provecho de tercero en virtud de los tratados existentes, bajo pena de inmediata caducidad.

ARTÍCULO 18.

Las superficies necesarias, lo mismo en tierra firme que en el lago y sus islas y sobre los puertos y radas de los dos Océanos, para el emplazamiento del canal, y de sus francas orillas y taludes, para los depósitos de los desmontes y tierras extraidas, para los espacios que haya que ocupar por las aguas despues de la ejecucion de las presas que haya que establecer en el lecho de los rios y para todas las derivaciones, así como las necesarias para los diques, docks, esclusas, estaciones, faros y señales, almacenes, edificios y talleres, depósitos de materiales, é igualmente todas aquellas necesarias para los caminos, vías férreas de servicio y canales de la misma náturaleza para el trasporte al pié de la obra de los materiales y de la alimentacion del canal.

En general, en fin, todos los terrenos y emplazamientos útiles á la construccion y explotacion del canal, tales como estarán designados en los trazados y planos levantados por los Ingenieros de la Compañía, serán puestos por el Estado á la disposicion de la Compañía bajo lás condiciones siguientes:

ARTÍCULO 19.

Los terrenos pertenecientes al Estado, serán proporcionados á la Compañía sin indemnizacion.

En cuanto á los que pertenezcan á particulares se hará la expropiacion en las proporciones que la Compañía juzgue necesarias si la solicita, por medio del Estado, y las indemnizaciones que en estos casos haya que pagar á los particulares, serán abonadas, una cuarta parte por el Estado, y las otras tres por la Compañía.

ARTÍCULO 20.

Además, el Estado abandona en toda propiedad y á perpetuidad á la Compañía, de cada lado del trayecto del canal, desde los puertos de entrada sobre los dos Océanos hasta los desemboques en el lago de Nicaragua y sobre las orillas de este lago, en una extension al ménos igual al largo de los dos canales de acceso, una zona de tierra de cuatro kilómetros de ancho; quedando entendido que estos cuatro kilómetros serán contados horizontalmente y perpendicularmente á partir de la orilla de las aguas en los diferentes niveles que resulten del establecimiento de las derivaciones, presas y cualquiera otra obra necesaria para la ejecucion del canal.

En esta concesion se comprenden igualmente, en toda propiedad y á perpetuidad, las islas del lago de Nicaragua más próximas á la línea de navegacion para el tránsito, más todas las superficies líquidas necesarias en el lago de Nicaragua para la navegacion de tránsito.

Sin embargo, la cesion de estas zonas ó bandas de terreno, islas y superficies líquidas, no se aplicará más que á los terrenos pertenecientes al Estado.

La delimitacion de todos estos terrenos, así como las de las superficies líquidas, constituyendo las aguas de la Compañía en el lago y en los puertos, se hará por medio de mojones y balisas, por y á expensas de la Compañía, de comun acuerdo con el Agente del Gobierno que será delegado á este efecto.

ARTÍCULO 21.

En cuanto á lo que concierne á las expropiaciones que la Compañía tenga que hacer ella misma, con presencia de las necesidades del canal, gozará de todos los privilegios é inmunidades que la legislacion y el uso del país reservan al Estado, de tal modo, que la Compañía no se vea obligada, en ningun caso, á pagar más que el Estado en circunstancias análogas.

ARTÍCULO 22.

El Estado se reserva el derecho de tomar en toda época, sin indemnizacion de su parte á la Compañía, bajo las reservas que se mencionarán, en las diversas bandas de terreno de cuatro kilómetros de ancho, indicadas en el artículo 20, los emplazamientos que le sean necesarios para establecer caminos y todos los edificios públicos que considere útiles. Tendrá la facultad de servirse de las maderas ú otros materiales de construccion que se encuentren en los terrenos concedidos á la Compañía, en tanto que le sean necesarios para las construcciones que establezca en ellos.

Sin embargo, estos terrenos, con sus productos vegetales y minerales, volverán á entrar en el derecho comun desde que los particulares se hagan propietarios de ellos en lugar y puesto de la Compañía.

En este caso, el Estado estará desde luego obligado á pagar á estos últimos, conforme á las leyes, como tratándose de otro propietario ordinario, sin ninguna repeticion contra la Compañía.

Además, en el caso en que la Compañía haya hecho sobre estos mismos terrenos, trabajos de utilidad, de embellecimiento ó de recreo, el Estado se obliga á reembolsarle é indemnizarle con este motivo, segun tasacion de peritos, todos los perjuicios causados.

ARTÍCULO 23.

La Compañía tendrá el derecho de tomar, en los terrenos pertenecientes al Estado, para la construccion, explotacion y entretenimiento del canal, y sin pagar ninguna indemnizacion ni censo, los materiales de todas especies y notablemente las maderas, piedras, cales, cementos, pizarras, tierras para ladrillos ó terraplenes que le sean necesarios.

Notablemente, y sin que esta indicacion sea limitativa para la Compañía, y sí más bien indicativa de sus derechos con este motivo, de tomar sin indemnizacion, sobre las propiedades del Estado que no le sean concedidas, las maderas útiles para la construccion y el entretenimiento del canal y para todos los útiles necesarios, tales como barracas, casas, embarcaciones, vagones, etc., etc., leñas parà los hornos de las máquinas, para hacer el carbon necesario á los talleres de construccion y de reparacion, para hacer la cocion de la cal por todas partes donde sea útil fabricarla, etc., etc., y encontrándose más directamente, de un acceso más cómodo y de más fácil explotacion en la vecindad de los trabajos y de los materiales que haya que preparar, á los cuales estén destinados, ó en mejores condiciones de aproximacion, todo como podria hacerlo el Estado por sí mismo. Y esto cuando no se encuentren en las inmediacionos sobre las propiedades concedidas á la Compañía, ó que esta haya empleado los apropiados á estos diferentes destinos, ó todos aquellos de una explotacion posible y económica sobre los terrenos que le hayan sido concedidos.

Respecto á los materiales que existan sobre los terrenos de los particulares, la Compañía deberá pagar aquellos de que tenga necesidad, pero gozará respecto á esto de todas las inmunidades y facilidades que la legislacion y el uso del país reserven al Estado.

ARTÍCULO 24.

En el caso en que la Compañía tenga necesidad de ocupar, sobre el territorio de Nicaragua, durante la construccion del canal, terrenos no comprendidos en los que están designados en los arts. 18 y 20, no tendrá que pagar ninguna indemnizacion por su ocupacion temporal, si estos terrenos pertenecen al Estado.

En el caso que estos terrenos pertenezcan á particulares, la Compañía gozará, por su ocupacion temporal, de todas las facultades y de todos los privilegios que la legislacion concede al Estado.

Tendrá especialmente el derecho de ocupar inmediatamente estos terrenos, mediante la declaracion de utilidád pública, salvo á pagar enseguida una indemnizacion, que no podrá exceder de la que incumbiria al Estado mismo en semejante caso.

ARTÍCULO 25.

Las minas de corbon, de oro, de plata, de hierro ó de cualesquiera otros minerales, situadas sobre los terrenos atribuidos á la Compañía concesionaria, existentes ó actualmente en el estado latente, pero que sean descubiertas, le pertenecerán de derecho, sin tener que denunciarlas, como formando desde ahora parte integrante de su propiedad, sean cuales sean las prescripciones de las leyes y del Código respecto á esto.

ARTÍCULO 26.

En cuanto á los bosques que se encuentren enclavados en sus propiedades, es bien entendido que, como consecuencia de su plena propiedad, la Compañía tiene sola el derecho, ya de venderlos al pié del terreno, ya de explotarlos en su provecho para los usos que le convengan ó de vender las maderas y exportarlas.

ARTÍCULO 27.

Será considerada como nula toda acta hecha posteriormente á la presente convencion que tenga por objeto crear á beneficio de particulares, en contra de la Compañía, derechos que no estén subsistentes en el momento de la concesion, sobre los terrenos útiles á la Compañía, ó derechos á indemnizaciones más considerables que aquellos á los cuales estos particulares hubieran podido acogerse en la misma época.

ARTÍCULO 28.

La Compañía tiene el derecho de ejecutar sobre el trayecto del canal, en sus embocaduras en los dos Océanos y en el lago, y sobre toda la extension de los terrenos que se le conceden por los arts. 18, 20, 23 y 24, todos los trabajos de instalacion, de aterramientos, de excavaciones, de dragados, etc., etc.

En general todas las obras, de cualquier naturaleza que sean y que juzgue útiles para el establecimiento y alimentacion del canal, para su explotacion, conservacion y entretenimiento.

Queda autorizada, por lo tanto, para ejecutar sobre el trayecto, en los valles del rio San Juan y de sus afluentes, lo mismo que sobre todos los cursos de aguas tributarias del lago de Nicaragua; é igualmente á tomar ó á utilizar de esos lagos ó cursos de agua, sobre la vertiente del Pacífico, todos los diques, reparaciones, dragados, terraplenes, presas, esclusas, derivaciones, balisajes, y en general todas las obras que, segun el parecer de sus ingenieros, haya reconocido necesarias para la ejecucion, alimentacion, navegacion y explotacion del canal.

La Compañía hará igualmente todos los trabajos análogos que juzgue convenientes en las embocaduras del canal y del lago de Nicaragua y en el lago mismo, siguiendo la direccion que se haya determinado, á fin de asegurar una fácil navegacion; del mismo modo, si hubiese necesidad, sobre los otros lagos ó lagunas que tuviese que atravesar.

Los terraplenes y diques que se creen en los desemboques del canal en el lago y en los puertos sobre los dos Océanos para depósitos de tierras ú otros materiales proviniendo de las excavaciones del canal, pertenecerán en toda propiedad á la Compañía, salvo el caso en que el Gobierno de Nicaragua juzgase útil establecer sobre los dichos terraple-

nes y escombros edificios públicos, en cuyo caso tendrá la facultad de ocuparlos poniéndose de acuerdo con la Compañía.

Los materiales extraidos que no se empleen en estos terraplenes ó diques, podrán ser vertidos en las aguas profundas del lago.

De una manera general, la Compañía tendrá la facultad de servirse de todos los lagos ó rios del territorio de Nicaragua, cuyas aguas puedan juzgarse necesarias por sus ingenieros para establecer y alimentar el canal y para su servicio.

ARTÍCULO 29.

La Compañía tendrá igualmente la facultad de mejorar y de poner en el estado más conveniente, para la entrada y salida de los buques, y para el buen servicio del canal por medio de dragados, diques, rompeolas, escolleras y demás medios, los dos puertos situados á sus extremidades sobre los dos Océanos.

Podrá elegir á este efecto, sobre las costas de los dos mares, dependientes del territorio de Nicaragua, aquellas localidades que los estudios hayan señalado como preferibles.

Estos dos puertos creados por ella, así como los dos sobre el lago en los desemboques del canal en el mismo, constituirán su propiedad con el mismo título que el canal mismo, salvo la franquicia estipulada en provecho de los dos primeros.

ARTÍCULO 30.

La Compañía podrá introducir, francos de derechos de aduana y de todo gravámen, todos los artículos y objetos para uso de la empresa, tanto para el reconocimiento y exploracion preparatorio de los lugares, como para la construccion, subsiguiente entretenimiento, reparaciones y mejoras del canal, y para la marcha de los talleres que la Compañía pueda tener en actividad para sus necesidades, tales como maquinarias, herramientas, aparatos, carbones, piedras, cales, hierro y otros metales brutos ó elaborados, pólvora de minas, dinamita ó sustancias análogas.

Estos objetos podrán ser descargados, depositados, fabricados y trasportados sobre todos los puntos en que sea preciso sin abono de ningun derecho ó gabela.

Esta franquicia de derechos y de gabelas se extenderá á los comestibles, muebles, trajes, medicamentos, vinos y cervezas destinados al consumo y uso de los empleados y obreros pertenecientes á la empresa.

En cuanto á los aguardientes, espíritus y licores espirituosos, la Compañía no podrá procurárselos sino sujetándose á la legislacion general del país, pagando los derechos establecidos. La Compañía tampoco podrá introducir en el territorio de Nicaragua ninguna especie de mercancía, con el objeto de venderla ó cambiarla, sin someterse á las prescripciones establecidos por la ley.

ARTÍCULO 31.

En cuanto á aquellos artículos cuya introduccion prohibe la ley, la Compañía podrá introducirlos si lo juzga necesario para la empresa, pero con la absoluta prohibicion de hacer de ellos objeto de comercio bajo ningun pretexto.

ARTÍCULO 32.

Los buques que la Compañía pueda tener, á título de remolcadores ó para el servicio del canal, estarán libres de todo impuesto.

Los materiales que sirvan para repararlos y los combustibles que los alimenten estarán libres de todo derecho de aduanas.

La Compañía podrá hacer venir sus buques del extranjero, así como las mercancías y aparatos que sean necesarios, sin pagar ninguna clase de derechos.

ARTÍCULO 33.

El Gobierno establecerá los reglamentos que juzgue necesarios para evitar el contrabando y para mantener el órden público en toda la region del canal; la Compañía se obligará por su parte á prestar su concurso para la observancia de estos reglamentos.

ARTÍCULO 34.

El Gobierno de Nicaragua se compromete á autorizar el libre acceso sobre los terrenos y canteras de la Compañía, á todos los empleados y obreros de cualquiera nacionalidad que la Compañía contrate ó que vengan ellos mismos para ser ocupados en los trabajos del canal, con la condicion de que estos empleados y obreros se someterán á todos los reglamentos de policía en vigor en la region del canal.

ARTÍCULO 35.

El Gobierno prestará su apoyo y proteccion á los ingenieros, contratistas, empleados y obreros que estén ocupados en los estudios preparatorios del terreno, lo mismo que en la construccion y explotacion del canal.

Les asegurará igualmente el apoyo y la proteccion de los agentes del Estado.

Los ingenieros, contratistas, empleados y obreros que sean ciudadanos del Estado de Nicaragua, estarán exentos de todo servicio civil y militar mientras que estén empleados en los trabajos del canal.

ARTÍCULO 36.

La Compañía estará exenta de todo empréstito forzoso y requisicion militar.

Los agentes y empleados extranjeros estarán igualmente exentos de contribuciones directas, empréstitos forzosos y requisiciones militares durante el tiempo que estén en actividad de servicio.

Gozarán de libertad absoluta de cultos.

ARTÍCULO 37.

El concesionario podrá establecer colonos extranjeros sobre los terrenos que le hayan sido concedidos, pero el Estado conservará en este caso, con relacion á estos terrenos, sus derechos de soberanía política, como si perteneciesen á ciudadanos del país.

Sin embargo, los colonos que los pueblen, estarán, durante los diez primeros años, exentos de contribuciones directas, empréstitos forzosos, requisiciones militares y de todo servicio público, áun cuando se hayan hecho naturalizar.

ARTÍCULO 38.

El Estado de Nicaragua garantiza á la Compañía y á sus agentes contra todo ataque.

Establecerá á lo largo del canal los puestos de gendarmería que le sean pedidos por la Compañía para que puedan ejercer la policía en sus canteras.

Estos puestos serán alojados y asalariados por la Compañía.

ARTÍCULO 39.

La Compañía estará exenta, en tiempo de guerra como en tiempo de paz, mientras dure la concesion, de toda especie de impuestos sobre la propiedad territorial y de toda clase de contribuciones directas, gabelas locales ó cualquier otro derecho relativo á la propiedad y uso del canal y de los edificios y construcciones que de él dependan, sobre todo el trayecto, comprendidos los puertos y establecimientos marítimos sobre los dos Océanos, así como los terrenos concedidos á la Compañía mientras que pertenezcan á su propiedad.

ARTÍCULO 40.

El Estado de Nicaragua se impone la obligacion de no establecer ningun derecho de tonelaje, anclaje, pilotaje, faros ú otros, sobre los buques, mercancías, equipajes y pasajeros que transiten por el canal de un Océano al otro.

Estando todos estos derechos reservados en provecho de la Compañía concesionaria en los térmidos que se estipulará más adelante en el artículo 43.

Pero las mercancías que estos buques desembarquen ó embarquen en cualquier puerto que sea del canal, y entreguen al comercio, quedarán sometidas á los derechos de importacion y exportacion fijados por la legislacion general del Estado.

ARTÍCULO 41.

Los dos puertos que, cada uno sobre el Atlántico ó el Pacífico, servirán de entrada ó de desemboque al canal, serán puertos francos y reconocidos como tales, á partir desde el principio de los trabajos hasta el término final de la concesion.

ARTÍCULO 42.

La Compañía formulará, para el buen órden y régimen del canal y de sus dependencias, así como para la buena marcha de la ejecucion y explotacion, reglamentos que serán obligatorios pora los buques y las dotaciones de todas las naciones y para toda persona que se encuentre en sus agnas ó en sus dependencias, bajo la sola reserva del respeto de los derechos y de la soberanía del Estado.

El Estado, por su parte, prestará mano fuerta á la observancia de estos reglamentos como si ellos emanasen de la autoridad pública.

ARTÍCULO 43.

En compensacion de los gastos de construccion, de entretenimiento y de explotacion, que por la presente quedan á cargo de la Compañía, esta tendrá el derecho, durante todo el período de la concesion, de establecer y percibir, por el paso de los buques de todas clases, de mercancías y viajeros á través del canal y en las aguas y puertos de su dependencia: derechos de navegacion, de tonelaje, de pilotaje, de remolque, de halar, de estacionamiento, de anclaje, de faros, de carenas, de muelles y áun de pesca y hospitalaje y todos los demás segun las tarifas que se regulen y fijen por ella, salvo á hacerlas concordar con las estipulaciones de los tratados separados, actualmente existentes entre la República de Nicaragua, Francia y las otras cuatro grandes potencias; pero en lo que concierne al tránsito, de un Océano al otro solamente, que estos tratados han tenido á la vista, y no al dominio particular, es á lo que se compromete formalmente la Compañía por todas sus disposiciones actuales, y por todo el tiempo que existan en igual forma.

Estos derechos se establecerán sobre la capacidad real del buque, es decir, sobre su tonelaje verdadero, su tonelaje bruto ó sobre su cargamento á la voluntad de la Compañía, y todos los otros, segun las tarifas que serán fijadas y reguladas por ella.

ARTÍCULO 44.

Los buques pertenecientes á las cinco Repúblicas de la América Central, Nicaragua, Costa-Rica, Honduras, Salvador y Guatemala, viajando bajo el pabellon de Nicaragua, podrán circular sobre el canal, mediante una tarifa reducida, mientras que se dediquen exclusivamente al comercio interior y recíproco de las cinco Repúblicas citadas, ajustándose por lo demás á los reglamentos prescritos por la Compañía.

La reduccion será de *cincuenta por ciento.*

A fin de evitar toda reclamacion sobre este punto, el Estado de Nicaragua deberá notificar á la Compañía, ántes del fin de cada año y con el objeto de que sirva para el año siguiente, la lista nominal de todos los buques que lleven su pabellon, que serán admitidos á beneficiarse de esta reduccion.

Un tratamiento de favor, consistente en una disminucion de *cincuenta por ciento* de la tarifa general, será igualmente concedido á los buques de toda procedencia que, empezando su navegacion con destino al extranjero en una cualquiera de las cinco Repúblicas arriba designadas, compusiese en totalidad su cargamento de productos de las cinco dichas Repúblicas y que transitase por el canal.

Sin embargo, queda formalmente entendido que las reducciones de tarifas de que se ha hecho mencion, no podrán, en ningun caso, aplicarse á un tonelaje anual superior á la centésima parte del tonelaje total de tránsito del último año trascurrido.

La República de Nicaragua se compromete formalmente á hacer aceptar esta cláusula por todas las potencias (Estados-Unidos, Francia, Inglaterra, Italia, España), que tienen con ella, para el tránsito, tratados de igualdad de tarifa, de manera que estas potencias no puedan de ningun modo invocar estos tratados, á los cuales entiende someterse la Compañía, por pretender para ellas y sus súbditos igual tratamiento de favor, sin que este artículo caduque en el acto, ó sus efectos y ejecucion se suspenderán mientras existan las disposiciones contrarias contenidas en el dicho tratado.

Estas tarifas podrán ser modificadas por la Compañía en toda época, con la condicion de que los cambios que se introduzcan han de ser comunicados con anticipacion por la Compañía al Gobierno de Nicaragua, que los hará observar al igual de los reglamentos de administracion pública.

Una publicacion de cuatro meses, por via de anuncio é insercion, á expensas de la Compañía, en el *Diario Oficial* del país deberá preceder á la aplicacion de toda modificacion de las tarifas.

La percepcion de todos estos derechos y tarifas se aplicará, sin ninguna excepcion ni favor, en condiciones idénticas, á todos los buques de cualquier nacion á que pertenezcan y sin que pueda haber preferencias ni de privilegios de rebajas de tarifas bajo ninguna forma entre los

buques, en lastre ó no, sea cual sea la calidad del cargamento, que estos buques sean de comercio ordinario, buques del Estado, de guerra ó de trasporte, ó buques subvencionados por Estados, bajo un título cualquiera.

La Compañía no tendrá que percibir ningun derecho de navegacion sobre los buques y barcos que circulen sobre el lago de Nicaragua y sus prolongaciones sin salir de las esclusas.

ARTÍCULO 45.

En el caso de que la Compañía pueda utilizar para la irrigacion ó como fuerza motriz las aguas de que disponga por consecuencia de la ejecucion del canal, estará autorizada á percibir, segun las tarifas que fije, un derecho proporcional á la cantidad de agua empleada como fuerza motriz y como irrigacion.

ARTÍCULO 46.

La exploracion del terreno y el trazado de la línea del canal, se harán á expensas de la Sociedad de fundadores representada por Mr. . . . . y serán confiados á una Comision Internacional de Ingenieros competentes, de que formará parte un Ingeniero delegado del Estado de Nicaragua.

El Gobierno de Nicaragua asegurará su proteccion á esta Comision.

Se concede, á la Sociedad de fundadores, para hacer estudios, organizar la Compañía definitiva y empezar los trabajos del canal, un plazo de tres años, que correrá á partir de la fecha de la ratificacion del presente Convenio por el Congreso de Nicaragua.

En caso de cualquier impedimento que provenga de fuerza mayor y que deberá ser denunciado al Gobierno de Nicaragua desde que se presente, el plazo arriba indicado de tres años, será prorogado por el Estado de Nicaragua en un espacio de tiempo igual ó equivalente á todos los retrasos que provengan de los dichos impedimentos de fuerza mayor.

ARTÍCULO 47.

Otro plazo de diez años se concede á la Compañía Internacional del canal de Nicaragua, para la ejecucion, terminacion y apertura del canal á la navegacion marítima.

Sin embargo, si sobreviniesen sucesos de fuerza mayor capaces de detener la marcha regular de los trabajos durante el plazo de los diez años, este plazo deberá prorogarse en equivalencia al retraso experimentado por la fuerza mayor.

Igualmente, si á la espiracion de los diez años, los trabajos no estuviesen acabados de manera que se pueda abrir la comunicacion marítima entre los dos Océanos, teniendo en consideracion los grandes capi-

tales que la Compañía habrá consagrado á la empresa, y tambien á la buena voluntad y al poder que habrá demostrado, y por último, á las dificultades con que habrá tropezado, el Estado de Nicaragua se compromete á concederle una próroga.

ARTÍCULO 48.

A la espiracion de los noventa y nueve años, duracion de la presente concesion, el Estado de Nicaragua entrará en posesion, á perpetuidad, del canal, de las obras de arte, faros, edificios, depósitos, estaciones, almacenes, y de todos los establecimientos que sirvan para la administracion del canal, sin tener que pagar á la Compañía, por esta entrada en posesion, ninguna indemnizacion.

Serán exceptuados de esta cesion: los buques de la Compañía, sus aprovisionamientos de carbones y de otras materias, sus talleres mecánicos de construccion, sus capitales en movimiento y de reserva, así como los terrenos á ella cedidos por el Estado, á excepcion de aquellos sobre los cuales se encuentren establecidas las obras indicadas en el párrafo anterior, y que se volverán propiedad del Estado con sus dependencias inmediatas, como siendo necesarias al servicio del canal y formando parte integrante de él.

La Compañía no podrá trasferir á ningun Gobierno, más que al de Nicaragua, sus derechos á los dichos terrenos.

ARTÍCULO 49.

Los beneficios netos que resulten de los balances anuales de la Compañía, despues de separar un interés de *seis por ciento* de las acciones de todas clases ó fracciones de acciones no amortizadas todavía, y de todos los otros capitales en participacion, así como despues de todas las otras separaciones fijadas por los Estatutos, serán repartidos como sigue:

Quince por ciento en provecho del Estado de Nicaragua.

Quince por ciento en provecho de los miembros que componen la Sociedad de los fundadores ó sus herederos ó causa habientes.

Setenta por ciento á cuenta de los accionistas.

El Estado de Nicaragua se impone el deber de no percibir ningun derecho sobre la emision, la venta y la trasmision de las acciones y obligaciones, así como sobre los intereses y dividendos que provengan de estos valores.

A fin de indemnizar á la Sociedad de los fundadores de los gastos hechos para las verificaciones, exploraciones, estudios de que se ha hablado en el art. 46, y de todos los gastos puestos á su cargo hasta la constitucion definitiva de la Compañía, se le atribuirá á esta Sociedad de los fundadores, en el momento de la constitucion de esta Compañía, además, y sin perjuicio del 15 por 100 arriba mencionado, en los benefi-

cios anuales, tanto por ciento del capital social en acciones liberadas, creadas á más de las del capital á suscribir, pero cuyo *quantum* será fijado más tarde por la Sociedad de los fundadores, contradictoriamente con la Compañía.

Estas acciones serán idénticamente las mismas que las de los suscritores.

Serán sacadas del mismo registro ó matriz, y por consecuencia participarán de todos los beneficios, intereses, repartos, dividendos, amortizaciones, derechos, privilegios y de cualquier otra ventaja, sin ninguna excepcion, atribuidas á las acciones pagables.

Un quinto de esta atribucion será reservado para el Estado de Nicaragua.

Esta parte de un quinto en este aumento del capital social, dará al Comisario delegado por el Gobierno de Nicaragua cerca del Consejo de administracion, el derecho de asiento en este Consejo con el mismo título y con iguales derechos y prerogativas que los otros miembros, pero solamente mientras que este Estado esté en posesion de todas esas acciones liberadas. Este derecho cesará desde que las haya enajenado en todo ó en parte.

La República de Nicaragua no podrá vender ni ceder á ningun Estado soberano, de cualquier manera que sea, á precio de dinero, en liberacion ó gratuitamente, todo ó parte de las acciones correspondientes á esta parte de atribucion. No podrá cederlas más que á los particulares.

ARTÍCULO 51.

Si el Gobierno de Nicaragua lo desea, la Compañía, en razon de las grandes facilidades y de la economía que procuraria con este motivo á su personal y á su gran material de ejecucion, establecerá, durante la construccion del canal marítimo, un canal de union, de pequeña navegacion, entre los dos lagos de Nicaragua y de Managua por el rio de Tipitapa.

Para permitirle remunerarse de este artículo en sus gastos, percibirá por el pasaje un derecho suficientemente elevado destinado á enjugar, en cierto número de años, su cifra de gastos en capital é intereses. Los ingresos atenderán á cubrir, desde luego, los intereses á razon de 6 por 100 al año, y el excedente vendrá cada año en deduccion sobre el capital hasta su extincion.

Con este objeto, la contabilidad de este canal se llevará aparte. La Compañía una vez reembolsada de sus gastos, el canal de Tipitapa pasará inmediatamente al Estado en plena propiedad.

Como única remuneracion, la Compañía disfrutará siempre del uso gratuito de este canal, tanto para ella como para las embarcaciones á su servicio ó para las de sus contratistas para el trasporte de los materiales.

El Estado tendrá el derecho de hacer el rescate anticipado de este canal cuando lo estime conveniente.

ARTÍCULO 52.

El concesionario tendrá el derecho de usar, si le parece bien y cuando le convenga, respecto á los Sres. Francisco Alfredo Pellar y Compañía, del beneficio de los arts. 1.° y 2.° de la concesion que les ha sido otorgada por el Gobierno de Nicaragua el 1.° de Marzo de 1877, y que ha sido ratificada por el Congreso de este Estado el 5 de Marzo siguiente, en los términos y condiciones que allí son estipuladas, sin que la Compañía del canal esté obligada á continuar el servicio de la navegacion, todo descargo siéndole desde ahora concedido respecto á este punto, para, á partir del momento en que esté en el lugar y puesto de los señores Pellar.

ARTÍCULO 53.

Toda contestacion que pueda producirse entre el Estado de Nicaragua y la Compañía del canal de Nicaragua acerca de la interpretacion de este contrato, será sometida á una comision arbitral, compuesta de cuatro miembros, dos de ellos nombrados por el Estado de Nicaragua y los otros dos por la Compañía.

Estos miembros deberán ser designados por cada una de las partes en un plazo de tres meses, á partir desde el momento en que el acuerdo haya cesado de existir.

Si la una de las partes no hiciese esta designacion en el plazo prescrito, será considerada como de haberse adherido á la opinion ó á la reclamacion de la otra. En caso de desacuerdo entre los árbitros, estos nombrarán un quinto en medio de los representantes diplomáticos de las diversas naciones acreditados cerca del Gobierno de Nicaragua, de modo que se forme una Comision de cinco miembros que juzgará en último término y sin apelacion las cuestiones en litigio.

El Gobierno y la Compañía deberán conformarse con esta decision.

Apéndice número 27.

Contrato Salgar-Wyse, para la concesion del canal inter-oceánico.

LEY DEL 18 DE MAYO DE 1878

Que aprueba el contrato para la apertura de un canal inter-oceánico á través del territorio colombiano.

Visto el contrato concebido así:

Contrato para la apertura de un canal inter-oceánico á través del territorio de Colombia.

Eustorjio Salgar, Ministro del Interior y de Relaciones exteriores de los Estados-Unidos de Colombia, debidamente autorizado, de una parte;

Y de la otra,

Luciano E. B. Wyse, Jefe de la Comision científica para la exploracion del Istmo en 1876, 1877 y 1878, miembro y delegado del Comité de direccion de la Sociedad civil internacional del canal inter-oceánico (presidida por el General Etienne Turr), en virtud de los poderes arreglados en París del 27 al 29 de Octubre de 1877, que ha exhibido en forma legal;

Han concluido el contrato siguiente:

ARTÍCULO PRIMERO.

El Gobierno de los Estados-Unidos de Colombia adjudica á Mr. Luciano N. B. Wyse, que lo acepta en nombre de la Sociedad del canal inter-oceánico representada por su Comité de direccion, el privilegio exclusivo para la escavacion á través de su territorio y para la explotacion de un canal marítimo entre los Océanos Atlántico y Pacífico. El dicho canal podrá ser construido sin estipulaciones restrictivas de ninguna especie.

Esta concesion está hecha bajo las condiciones siguientes:

1.ª La duracion del privilegio será de noventa y nueve años, á contar desde el dia en que el canal se abra, en todo ó en parte, al servicio público, ó cuando los concesionarios ó sus representantes empiecen á percibir los derechos de tránsito y de navegacion.

2.ª Desde la aprobacion por el Congreso colombiano del presente contrato para la apertura de un canal inter-oceánico, el Gobierno de la República no podrá conceder á ninguna Compañía ó indivíduo, bajo cualquier título que sea, el derecho de construir otro canal que ponga en comunicacion los dos Océanos á través del territorio colombiano, ni ejecutarlo por sí mismo. Sí los concesionarios desean construir un camino de hierro como auxiliar del canal, el Gobierno (salvo los derechos existentes) no podrá conceder á ninguna compañía ó indivíduo el derecho de establecer otra vía férrea inter-oceánica, ni hacerla él mismo, durante el tiempo concedido para la construccion y uso del canal.

3.ª Los estudios definitivos del terreno y el trazado de la línea del canal se harán á expensas de los concesionarios por una comision internacional de indivíduos y de ingenieros competentes, de la cual formarán parte dos ingenieros colombianos.

La Comision deberá determinar el trazado general del canal y dirigir al Gobierno colombiano, directamende ó á sus agentes diplomáticos en los Estados-Unidos de América ó en Europa, los resultados obtenidos, á más tardar en el año de 1881, salvo los impedimentos que provengan de casos de fuerza mayor debidamente justificada. La Memoria comprenderá el duplicado de los trabajos científicos ejecutados y el presupuesto de la obra proyectada.

4.ª Los concesionarios tendrán entonces un plazo de dos años para constituir una Compañía anónima universal que se encargue de la empresa y de la construccion del canal. El término empezará á contarse desde el fin del plazo mencionado en el párrafo precedente.

5.ª El canal deberá estar terminado y entregado al servicio público en doce años á partir de la fecha de la formacion de la Compañía anónima universal que se organizará para construirlo. Pero el Poder Ejecutivo está autorizado para otorgar una próroga máxima de otros seis años en caso de fuerza mayor independiente de la voluntad de la Compañía, y si, despues de la construccion de más de la tercera parte del canal, aquella reconociese la imposibilidad de completar la obra en los susodichos doce años.

6.ª El canal tendrá el ancho, la profundidad y las condiciones exigibles para que los buques de vela ó de vapor que tengan hasta 140 metros de largo, 16 metros de ancho, como máximo, y 8 metros de calado puedan transitar con sus masteleros de gabia calados.

7.ª Se ceden gratuitamente á los concesionarios las tierras de dominio del Estado necesarias para la escavacion del canal, las escalas, estaciones, embarcaderos, halaje, almacenes y en general para todas las necesidades de la construccion y del servicio del canal, así como para el camino de hierro si las conviniese establecerlo. Las terrenos volverán al dominio de la República, con el canal y la vía férrea á la expiracion del privilegio.

8.ª Igualmente se les concede, para el servicio del canal, una faja de tierra de doscientos metros de ancho á cada uno de los lados y sobre

todo el trayecto, sea el que quiera, pero los propietarios ribereños tendrán derecho á un acceso fácil al canal y á sus puertos lo mismo que al uso de los caminos que los concesionarios puedan establecer, y esto sin pagar ningun impuesto á la Compañía.

9.° Si los terrenos por los cuales debe pasar el canal ó construirse el camino de hierro son, en todo ó en parte, propiedad particular, los concesionarios tendrán derecho á que la expropiacion se haga por el Gobierno con todas las formalidades legales requeridas. La indemnizacion que haya de darse á los propietarios, la cual estará basada sobre el valor actual de los terrenos, será de cuenta de la Compañía. Los concesionarios gozarán, en este caso, y en el de ocupacion temporal de las propiedades privadas, de todas las facultades y privilegios que la ley atribuye á la nacion.

10. Los concesionarios podrán establecer á sus expensas y explotar las líneas telegráficas que juzguen útiles como auxiliares de la ejecucion y de la administracion del canal.

11. Queda, sin embargo, estipulado y convenido que si el Gobierno colombiano recibiese, antes del pago de la fianza determinada por el artículo 2.°, una proposicion formal y suficientemente garantida para construir el canal en ménos tiempo y con condiciones más ventajosas para los Estados-Unidos de Colombia, la dicha proposicion será puesta en conocimiento de los concesionarios ó de sus representantes; y si aquellos no declarasen que están prontos á subrogar á esa proposicion, en cuyo caso serán preferidos, el Gobierno colombiano podrá aceptarla; pero si los concesionarios no se subrogasen, el Gobierno colombiano exigirá en el nuevo contrato que haga, además de la garantía determinada por el artículo segundo, una suma de un millon quinientos mil francos en especies metálicas, que será dado como indemnizacion á los concesionarios actuales.

ARTÍCULO 2.°

En el plazo de doce meses, contados desde la fecha, en la cual la Comision internacional haya presentado los resultados definitivos de los estudios, los concesionarios depositarán en el Banco ó Bancos de Lóndres que designará el Poder Ejecutivo nacional, la suma de 750.000 francos en especies, con exclusion de todo papel moneda, como fianza para la ejecucion de la obra.

Los recibos de los dichos Bancos harán fé del cumplimiento de dicho depósito.

Queda entendido que si los concesionarios llegasen á perder este depósito en virtud de las disposiciones de las cláusulas segunda y tercera del art. 22 del presente contrato, la suma en cuestion se volverá, con sus intereses, propiedad íntegra del Gobierno colombiano; á la terminacion del canal, la dicha suma, sin intereses, los cuales en este caso pertenecerán á los concesionarios, ingresará en el Tesoro para los gastos

que haya hecho ó que tenga que hacer con destino á la construccion de edificios para los servicios públicos.

ARTÍCULO 3.°

Si el trazado del canal que haya que construir de un Océano al otro, pasase al Oeste y al Norte de la línea recta imaginaria que une el cabo Tiburon á la punta Garachina, los concesionarios deberán entenderse amigablemente con la Compañía del camino de hierro de Panamá, ó pagarle una indemnizacion que se establecerá en los términos previstos por la ley 46 de 16 de Agosto de 1867, que «aprueba el contrato de 5 de Julio del mismo año, reformando el de 15 de Abril de 1850, sobre la construccion de un camino de hierro de un Océano al otro por el Istmo de Panamá.»

En el caso que la Comision internacional eligiese el Atrato ú otro curso de agua navegable para una de las extremidades del canal, la entrada y la salida por esta boca y la navegacion fluvial, en tanto que no tenga por objeto el transitar por el canal, estará abierta al comercio y libre de todo impuesto.

ARTÍCULO 4.°

Además de las tierras concedidas por los párrafos 7 y 8 del art. 1.°, se adjudicarán á los concesionarios, como ayuda para la ejecucion de la obra, quinientas mil hectáreas de tierras del dominio del Estado, con las minas que puedan contener, en las localidades que la Compañía elija. Esta adjudicacion se hará directamente por el Poder Ejecutivo nacional.

Las tierras del dominio del Estado situadas sobre las costas marítimas, sobre las orillas del canal ó de los rios, se dividirán en lotes alternos entre el Gobierno y la Compañía, formando superficies de 1.000 á 2.000 hectáreas. La medida catastral se hará á expensas de los concesionarios y con la intervencion de Comisarios del Gobierno. Las tierras del dominio del Estado así concedidas, con las minas y contenidos, serán adjudicadas á los concesionarios á medida de la ejecucion de los trabajos de construccion del canal y de acuerdo con las órdenes dictadas por el Poder Ejecutivo. En una zona de dos miriámetros de cada lado del canal, y durante cinco años contados desde el fin de los trabajos, el Gobierno no podrá conceder otras tierras más allá de los dichos lotes, hasta que la Compañía no haya pedido la totalidad de las que le son concedidas por este artículo.

ARTÍCULO 5.°

El Gobierno de la República declara neutrales, en todo tiempo, los puertos del uno y del otro extremo del canal y las aguas de este, del

uno al otro mar; y, en consecuencia, en caso de guerra entre otras naciones, el tránsito por el canal no será interrumpido por este motivo. Los buques mercantes y los indivíduos de todas las naciones del mundo podrán entrar en los dichos puertos sin ser inquietados ni detenidos. En general, todo buque podrá transitar libremente, sin ninguna distincion, exclusion ó preferencia de nacionalidad ó de personas, mediante el pago de los derechos y la observancia de los reglamentos establecidos por la Compañía concesionaria para el uso del dicho canal y de sus dependencias. Quedan exceptuadas las tropas extranjeras, que no podrán pasar sin el permiso del Congreso, y los buques de las naciones en guerra con los Estados-Unidos de Colombia que no hayan adquirido el derecho de transitar en todo tiempo por tratados públicos garantizando la soberania de Colombia sobre el Ismo de Panamá y del territorio en que se abra el canal, la inmunidad y neutralidad del mismo canal, sus puertos, bahías, dependencias, así como las del mar adyacente.

ARTÍCULO 6.°

Los Estados-Unidos de Colombia se reservan el derecho de hacer pasar por el canal sus buques de guerra, tropas y municiones militares en todo tiempo y sin pagar nada. El paso del canal queda rigorosamente prohibido á los buques de guerra de las naciones en estado de hostilidades abiertas con una ó muchas otras que, por tratados públicos, pasados con el Gobierno colombiano, no hayan adquirido el derecho de transitar por el canal en todo tiempo.

ARTÍCULO 7.°

Los concesionarios tendrán derecho, durante todo el tiempo de la posesion de su privilegio, á servirse de los puertos situados en las dos extremidades del canal, así como de los intermediarios para el fondeadero, la reparacion de los buques, el embarque, depósito, trasbordo y desembarque de las mercancías. Los puertos del canal serán francos y libres para el comercio de todas las naciones, y no se podrá imponer ningun derecho de importacion, excepto sobre las mercancías destinadas á ser introducidas para el consumo del resto de la República. Los dichos puertos serán, en consecuencia, abiertos á la importacion desde el principio de los trabajos y se establecerán las aduanas y dependencias de vigilancia que el Gobierno juzgue convenientes para percibir los derechos de introduccion de los objetos destinados á otros puertos de la República y para vigilar que no se haga contrabando.

ARTÍCULO 8.°

El Poder Ejecutivo, para salvaguardia de los intereses de la República, dictará los reglamentos convenientes para impedir el contrabando,

y podrá designar por su cuenta el número de hombres que considere necesarios para este servicio. De los empleados indispensables á este efecto, diez serán pagados por la Compañía, y su sueldo no excederá al que se paga en la aduana de Barranquilla á los empleados de la misma categoría.

La Compañía trasportará gratuitamente, por el canal ó por el camino de hierro auxiliar, á los hombres destinados al servicio de la nacion, con el objeto de velar por la seguridad exterior ó por la conservacion del órden público; trasportará tambien gratuitamente los bagajes de estos hombres, las municiones, armamento y equipo necesarios para el servicio, al cual están afectos. Si la Compañía no tuviese buques ó remolcadores, pagará el pasaje de estos mismos hombres á través del Istmo, con sus bagajes, municiones, armamento y equipo.

El pago de los gastos ocasionados por la subsistencia de la fuerza pública, juzgada necesaria para la seguridad del tránsito inter-oceánico, correrá igualmente á cargo de la Compañía.

ARTÍCULO 9.°

Los concesionarios tendrán el derecho de introducir sin pagar ningun derecho de importacion ni otro ninguno, de cualquier género que sea, todos los instrumentos, máquinas, herramientas, utensilios, materiales, víveres, trajes para los trabajadores de que tengan necesidad durante todo el tiempo que les está concedido para la construccion y el uso del canal. Los buques que conduzcan cargamentos destinados á esta empresa, podrán entrar libremente por cualquiera de los puntos que den un acceso fácil á la línea del canal.

ARTÍCULO 10.

No se impondrán ni contribuciones nacionales, ni municipales, ni del Estado, ni de ninguna otra especie sobre el canal, á los buques que lo transiten, á los remolcadores y embarcaciones del servicio de los concesionarios, sus almacenes, talleres, fábricas de cualquier género que sean, depósitos, muelles, machinas y otras obras ú objetos, sea cual sea su especie, que les pertenezcan y sean necesarias para el servicio del canal y de sus dependencias, durante el tiempo concedido para su construccion y su explotacion. Los concesionarios tendrán, además, el derecho de tomar en las tierras del dominio del Estado los materiales de todo género de que tengan necesidad, sin pagar ninguna indemnizacion.

ARTÍCULO 11.

Los pasajeros, la moneda, la plata, los materiales preciosos, las mercancías, los objetos y efectos de todas especies que se trasporten por el

canal, estarán exentos de todo derecho nacional, municipal, de tránsito y demás. La misma exencion se estiende á todos los objetos y mercancías dejadas en depósito, con las condiciones que se estipularán con la Compañía, en los puertos, almacenes y escalas que le pertenezcan para el comercio interior y exterior.

ARTÍCULO 12.

Los buques que quieran transitar por el canal deberán presentar, en el puerto de la extremidad á que arriben, su patente respectiva de navegacion y los otros papeles de mar prescritos por los tratados públicos para que un buque pueda navegar libremente. Los buques que no estén provistos de los dichos papeles ó que rehusen presentarlos, podrán ser detenidos y se procederá contra ellos conforme á las leyes.

ARTÍCULO 13.

El Gobierno permite la inmigracion y libre acceso de los terrenos y canteras de los concesionarios á todos los empleados y obreros, sea cual sea su nacionalidad, comprometidos por esta empresa ó que vengan libremente á ocuparse en los trabajos del canal, bajo la condicion de que estos empleados y obreros se someterán á las leyes que estén en vigor, y á los reglamentos establecidos por la Compañía. El Gobierno les asegura apoyo y proteccion y el goce de sus derechos y garantías, conforme á la Constitucion y á las leyes nacionales, durante todo el tiempo que permanezcan en el territorio de Colombia. Los mecánicos, obreros y trabajadores nacionales empleados en las obras del canal estarán exentos de toda requisicion y del servicio militar, tanto de parte de la Nacion como de los Estados.

ARTÍCULO 14.

Para indemnizar á los concesionarios de los gastos de construccion, de entretenimiento y de explotacion que están á su cargo, tendrán el derecho exclusivo, durante todo el tiempo del privilegio, de establecer y de percibir por el pasaje en el canal y los puertos dependientes de él, los derechos de faro, anclaje, tránsito, navegacion, reparacion, pilotaje, remolques, halaje, depósito y de parada, segun las tarifas que establezcan y que podrán modificar en toda época bajo las condiciones expresas que siguen:

1.ª Percibir estos derechos sin ninguna excepcion en favor sobre todos los buques en condiciones idénticas;

2.ª Publicar las tarifas cuatro meses ántes de ponerlas en vigor en el *Diario oficial* del Gobierno, así como en las capitales y principales puertos de comercio de los países interesados;

3.ª No exceder para la percepcion del derecho principal de navega-

cion de la cifra de diez francos por cada metro cúbico resultante de la multiplicacion de las dimensiones principales del casco sumergido del buque que transite (largo, ancho y calado).

4.ª Las dimensiones principales del buque que transite, es decir, el largo y el ancho máximo en la línea de flotacion, así como el mayor calado, serán las dimensiones métricas inscritas sobre los permisos oficiales de navegacion, salvo las modificaciones sobrevenidas en el curso de la navegacion. Los Capitanes de los buques y los agentes de la Compañía podrán exigir una nueva medida que será hecha á expensas del que la solicite.

5.ª La misma medida, es decir, el número de metros cúbicos contenidos en el paralepípedo que circunscriba el casco sumergido del buque, servirá de base para la determinacion de los otros derechos accesorios.

ARTÍCULO 15.

Como compensacion de los derechos y privilegios otorgados á los concesionarios por este contrato, el Gobierno de la República tendrá derecho á una participacion igual al 5 por 100 del producto bruto de todo lo que perciba la empresa en virtud de los derechos establecidos ó que se establezcan conforme al art. 14, durante los veinticinco primeros años de la apertura del canal al servicio público. Desde el año veintiseis hasta el cincuenta, ambos inclusive, tendrá derecho á una participacion de un 6 por 100; del 51 al 75, 7 por 100; y desde el 75 hasta el fin del privilegio, 8 por 100. Se entiende que estas deducciones, se harán como queda dicho, sobre el producto bruto de todos los ingresos sin separacion de ninguna especie, ni para gastos ni para intereses de acciones, de préstamos ó de deudas que graven á la empresa. El Gobierno de la República tendrá el derecho de nombrar un Comisario ó agente que intervenga en la percepcion y examine esta cuenta; la distribucion ó pago de esta participacion, 5, 6, 7 y 8 por 100, se distribuirá así: cuatro quintos serán para el Gobierno de la República y el quinto restante para el Gobierno del Estado por el territorio del cual pase el canal.

La Compañía concesionaria garantiza al Gobierno colombiano que su participacion no será, en ningun caso, inferior á la suma anual de un millon doscientos cincuenta mil francos que percibe ya por su participacion en los productos del camino de hierro de Panamá; de modo que, si un año cualquiera, el apartado de 5, 6, 7 y 8 por 100 no llegase á esta suma, será completada de los fondos comunes de la Compañía.

ARTÍCULO 16.

Los concesionarios quedan autorizados para hacer pagar adelantados los derechos de todas clases que establezcan. Las nueve décimas partes

serán exigibles en oro y solamente la décima parte restante podrá ser pagada en monedas de plata de 25 gramos á 900 milésimas de fino.

ARTÍCULO 17.

Los buques que cometan infracciones contra los reglamentos establecidos por la Compañía, quedarán sujetos al pago de la multa que fijará en sus estatutos y de que el público tendrá aviso en las mismas épocas en que se publiquen las tarifas.

Si rehusasen pagar la multa ó dar garantías suficientes, podrán ser detenidos y se procederá contra ellos conforme á las leyes. Lo mismo se procederá respecto á las averías que puedan ocasionar.

ARTÍCULO 18.

Si la apertura del canal se juzgase económicamente posible, los concesionarios quedan autorizados á formar, en el tiempo convenido, bajo la inmediata proteccion del Gobierno colombiano, una Compañía anónima universal que se encargue de la ejecucion de la obra, tomando á este efecto todas las disposiciones financieras transitorias convenientes. Esta empresa, teniendo un carácter esencialmente internacional y económico, queda entendido que debe mantenerse absolutamente extraña á toda ingerencia política. La Compañía tomará el nombre de *Compañía Universal del Canal Inter-oceánico.*

Su asiento se fijará en Bogotá, Nueva-York, Lóndres ó París, á eleccion de los concesionarios; podrán establecerse sucursales donde la necesidad lo exija; los contratos, acciones, obligaciones y cualquier otros títulos, no podrán nunca ser gravados por el Gobierno colombiano, con ningun derecho de registro, de emision, de timbre, ni otro impuesto análogo sobre la venta, la trasmision de las acciones y obligaciones, ni tampoco sobre los intereses producidos por estos valores.

ARTÍCULO 19.

La Compañía está autorizada á reservar hasta el diez por ciento de las acciones que emita para formar un fondo de acciones beneficiarias en favor de los fundadores y auxiliares de la empresa. La Compañía tomará en primer lugar sobre los productos brutos con que cubrir todos los gastos de conservacion, entretenimiento, explotacion y administracion, la partícipacion debida al Gobierno, así como todas las sumas necesarias para asegurar los intereses y amortizacion de las obligaciones, y, si hubiese lugar, los intereses fijos de las acciones; y con lo que reste formará el beneficio neto, cuyo ochenta por ciento, al ménos, será distribuido á los accionistas.

ARTÍCULO 20.

El Gobierno colombiano podrá nombrar, cada vez que lo juzgue útil, un delegado especial cerca del Consejo de Administracion de la Compañía concesionaria. Este delegado gozará de las ventajas que se concedan á los otros administradores por los estatutos de la Compañía.

Los concesionarios se obligan á nombrar en Bogotá, cerca del Gobierno nacional, un agente debidamente autorizado para resolver las dificultades y presentar las demandas á las cuales pueda dar lugar este contrato. Recíprocamente y con el mismo objeto, el Gobierno nombrará un agente residente en el establecimiento principal de la Compañía sobre el canal. Conforme á la Constitucion las cuestiones que lleguen á surgir entre las partes contratantes serán sometidas á la Córte Suprema federal.

ARTÍCULO 21.

Los concesionarios ó aquellos que, en lo porvenir, sucedan á sus derechos, podrán trasmitirlos á otros capitalistas ó sociedades financieras; pero les es absolutamente prohibido el cederlos ó hipotecarlos, bajo ningun título, á ninguna Nacion ó Gobierno extranjero.

ARTÍCULO 22.

Los concesionarios ó sus representantes perderán los derechos que adquieran en los casos siguientes:

1.° Si no depositan en los plazos estipulados la suma que debe servir de fianza para asegurar la ejecucion de la obra;

2.° Si en el primero de los doce años concedidos para la construccion del canal, los trabajos no estuviesen empezados. En este caso, la Compañía perderá la suma depositada como fianza con los intereses que haya producido, la cual quedará de propiedad de la República;

3.° Si al finalizar el último plazo fijado en el párrafo 5.°, art. 1.°, el canal no estuviese transitable. En este caso tambien, la Compañía perderá la suma depositada como fianza, la cual, con los intereses, pasará á ser propiedad de la República;

4.° Si faltan á las prescripciones del art. 21;

5.° Si el servicio del canal queda interrumpido por más de seis meses, salvo los casos de fuerza mayor.

En los casos 2, 3, 4 y 5, pertenecerá á la Córte Suprema federal el decidir si el privilegio ha caducado ó no.

ARTÍCULO 23.

En todos los casos de declaracion de caducidad, las tierras del dominio del Estado de que tratan las cláusulas 7 y 8 del art. 1.° y las que no estén habitadas y colonizadas, en medio de las concedidas por el artículo 4.°, volverán al dominio de la República en el estado en que estén y sin ninguna indemnizacion, así como los edificios, materiales, trabajos y mejoras pertenecientes á los concesionarios en el canal y sus dependencias. Aquellos conservarán únicamente sus capitales, buques, aprovisionamientos, y, en general, todos los objetos muebles.

ARTÍCULO 24.

Cinco años ántes de la espiracion de los noventa y nueve del privilegio, el Poder Ejecutivo nacional nombrará una Comision encargada de examinar el estado del canal y de sus anexos, y de redactar, con el conocimiento de la Compañía y de sus agentes en el Istmo, un proceso verbal en el cual se describirá, punto por punto, el dicho estado, consignando las observaciones á las cuales podría dar lugar. Este acta ó proceso verbal, servirá para establecer en qué estado deberán ser entregados al Gobierno nacional el canal y sus anexos, el dia en que espire el privilegio aquí concedido.

ARTÍCULO 25.

La empresa del canal está reputada de utilidad pública.

ARTÍCULO 26.

Este contrato, que viene á reemplazar las disposiciones de la ley 33 del 26 de Mayo de 1876 y las cláusulas del contrato firmado el 28 de Mayo del mismo año, será, en los términos que previene la Constitucion, sometido á la aprobacion del Presidente de la Union y á la definitiva del Congreso nacional, para que surta todos sus derechos y efectos.

En fé de lo cual, firmamos el presente en Bogotá, el 20 de Marzo de 1878.

EUSTORJIO SALGAR.

LUCIANO N. B. WYSE.

Aprobado:

El Ministro del Interior y de Relaciones Exteriores,

EUSTORJIO SALGAR.

El Presidente de la Union,

AQUILES PARRA.

Bogotá, 23 de Marzo de 1878.

El Congreso de los Estados-Unidos de Colombia.

Decreta:

Artículo único. Está aprobado el contrato precitado.

Dado en Bogotá el 17 de Mayo de 1878.

El Presidente del Senado de los Plenipotenciarios,

RAMON GOMEZ.

El Presidente de la Cámara de Representantes,

BELISARIO ESPONDA.

El Secretario del Senado de los Plenipotenciarios,

JULIO E. PEREZ.

El Secretario de la Cámara de Representantes,

ENRIQUE GAONA.

Bogotá, 18 de Mayo de 1878.

Que la presente ley sea publicada y ejecutada.

El Presidente de la Union,

JULIAN TRUJILLO.

El Ministro del Interior y de Relaciones Exteriores,

FRANCISCO Q. ZALDUA.

LEGALIZACIONES.

Consulado de los Estados-Unidos de la América del Norte.

Bogotá, 18 de Mayo de 1878.

Certifico por el presente, que las firmas que figuran más arriba de General Julian Trujillo, Presidente de los Estados-Unidos de Colombia, y del doctor Francisco Q. Zaldua, Secretario del Interior y de las Relaciones Exteriores, son sus verdaderas y legítimas firmas, de que hacen uso en sus actos oficiales.

Dado de nuestra mano y con el sello del consulado, *fecha ut supra.*

BENDIX KOPPEL,

Cónsul de los Estados-Unidos.

Gratis.

LEGACION DE SU MAJESTAD BRITANICA.

Certifico por el presente, que las firmas que figuran más arriba son las de sus Excelencias General Julian Trujillo, Presidente de los Estados-Unidos de Colombia y del doctor D. Francisco Q. Zaldua, Secretario del Interior y de los Negocios Extranjeros, y que se les debe plena fé en la presente acta.

Dado en Bogotá á 18 de Mayo de 1878.

CÁRLOS O'LEARY,

Encargado de Negocios de Su Majestad Británica.

Gratis.

LEGACION DEL IMPERIO DE ALEMANIA.

Las firmas que figuran más arriba puestas por los Sres. Julian Trujillo y Francisco Zaldua, el primero actualmente Presidente de los Estados-Unidos de Colombia, y el último Secretario de Estado para el Interior y para los Negocios Extranjeros de esta República, son por los presentes legalizadas por autoridad.

En el nombre del Ministro residente imperial,

A. NARRASSOWITS,

Canciller.

Gratis.

Bogotá, 5 de Junio de 1878.

LEGACION DE FRANCIA.

Nos, Encargado de Negocios y Cónsul general de la República francesa en los Estados-Unidos de Colombia, certificamos que las firmas estampadas más arriba son verdaderamente las de su excelencia el señor General Julian Trujillo, Presidente de la Union Colombiana, y de su excelencia el doctor Francisco Q. Zaldua, Secretario del Interior y de las Relaciones Exteriores, y que se les debe prestar completa fé tanto en juicio como fuera de él.

El Encargado de Negocios y Cónsul general de Francia,

C. TROPLONG.

Percibidos 12 francos.

Bogotá, á 7 de Junio de 1878.

El Ministro de Negocios Extranjeros certifica verdaderamente la firma de Mr. Troplong.

Por autorizacion del Ministro:

Por el Sub-Director Jefe de la Cancillería,

E. CORPET.

París, 19 de Agosto de 1878.

NOTA. En un documento recientemente emanado de la Compañía universal del canal, hemos visto consignado de un modo implícito que en sus atribuciones estaba el fijar en las tarifas para la explotacion 15 francos por tonelada, y bajo esa base se hacian todos los cálculos de ingresos del canal. Por el presente Tratado, art. 14, condicion 3.ª, se limita el máximo de las tarifas en 10 francos por tonelada métrica. Acaso esta contradiccion sea hija de alguna otra disposicion posterior que no conocemos ó de que la Compañía se proponga obtenerla del Gobierno de Colombia. La verdad es que, dado el enorme costo del canal, más del doble que el de Suez, y el inmenso ahorro que al comercio del mundo producirá el evitar el gran rodeo del Cabo de Hornos y del estrecho de Magallanes, estaria justificadísimo que el máximum del derecho principal de navegacion se fijase en 15 francos por tonelada métrica de la parte sumergida, que ha servido de base á todos los cálculos de ingresos.

Apéndice número 28.

Nota (1) del General Santo Domingo Vila, Ministro de Colombia en los Estados-Unidos, al Ministro de Estado en Washington Mr. Evarts, de fecha 10 de Febrero de 1881.

El infrascrito Ministro de Colombia ha leido y estudiado, con todo el interés que el asunto exige, las bases que V. E. le ha remitido ayer para la discusion del proyecto de ampliacion del tratado de 1846, actualmente en vigor entre Colombia y los Estados-Unidos de América, bases propuestas despues que V. E. ha tenido conocimiento del proyecto confidencial que el infrascrito ha puesto en manos de V. E. ántes de su reciente partida para Nueva-York (2).

Como la franqueza y la lealtad en las relaciones exteriores son las guias invariables del Gobierno que representa el infrascrito, considera de su deber seguir este mismo camino, y en su consecuencia, emitir sus opiniones sin reservas de ninguna clase.

Cuando el Ministro que suscribe se permitió presentar á V. E., confidencialmente y en forma de proyecto de tratado, las ideas del Gobierno de Colombia para la ampliacion del de 1846 ya citado, se referia únicamente, así como el contenido de dicho proyecto lo demuestra, á la manera por la cual los Estados-Unidos de América debian contribuir, en su calidad de aliados de Colombia, al cumplimiento de los compromisos contraidos por el dicho tratado; porque el infrascrito ni siquiera imaginó que el sábio Gobierno americano intentaria discutir acerca del derecho que tiene Colombia, como nacion independiente y soberana, de ajustar un convenio de la naturaleza del que ha concluido con Mr. Luciano N. B. Wyse para la escavacion de un canal inter-oceánico á través del territorio que la pertenece.

Aun cuando los considerandos del proyecto presentado por V. E. se

(1) Esta y las demás, referentes á este asunto, están tomadas de la excelente obra de Mr. Wyse.

(2) El General Santo Domingo Vila, inspirándose en el proyecto de protocolo y en las notas dejadas en el archivo de la legacion de Colombia en Washington por su predecesor el Doctor Justo Arosemena, habia formulado una excelente interpretacion complementaria del artículo 35 del tratado de 1846.

apoyan precisamente en los compromisos contraidos por el Gobierno de los Estados-Unidos de América en el art. 35 del tratado de 1846 ya mencionado, *compromisos teniendo por objeto garantizar la soberanía de Colombia sobre el Istmo de Panamá*, el art. 1.º del proyecto formulado por V. E., *hiere directamente, segun el infrascrito, esa misma soberanía que se trata de garantizar, cuando se propone á Colombia que consienta en que para otorgar un permiso semejante al concedido á Mr. Luciano N. B. Wyse, sea preciso el consentimiento y la aprobacion de una potencia extranjera.* Y más todavía si, como en el caso presente, esta proposicion se relaciona con un privilegio ya concedido, con motivo del cual todas las formalidades han sido observadas, y habiendo pasado por toda la tramitacion que exigen las instituciones y las leyes especiales de Colombia, despues de lo cual la fé de la nacion ha quedado solemnemente comprometida.

Ya el ministro que suscribe ha tenido la ocasion de manifestar á V. E. que el Gobierno colombiano se adhiere sin reserva *á la letra precisa y al espíritu* de la doctrina Monroe; pero *no encuentra que en el caso presente* pueda ser aplicada sin alejarse de la idea fraternal que constituye la esencia misma de esa doctrina.

Si V. E. considerase, pues, como indispensable la idea consagrada por el art. 1.º de su proyecto para empezar á discutir la ampliacion del tratado de 1846, el Ministro colombiano que suscribe se veria en la penosa obligacion de anunciar á V. E. que, sin nuevas instrucciones de su Gobierno, *no podría de ningun modo aceptar esta idea, ni áun como simple base de discusion.*

GENERAL SANTO DOMINGO VILA.

La precision enérgica de esta bella respuesta atrajo á Mr. Evarts á una apreciacion más justa de la situacion, y despues de diferentes coloquios, envió el 15 de Febrero á Nueva-York, con plenos poderes, al hábil diplomático W. Trescott, que salió presuroso detrás del General Santo Domingo Vila que iba á embarcarse el 18 para ir á Bogotá á tomar posesion de su asiento en el Senado.

Estos dos negociadores firmaron por fin el 17 de Febrero, por la noche, un protocolo cuyas disposiciones eran las siguientes: El artículo 1.º reconocia que por el art. 35 del tratado de 1846, en vigor entre Colombia y los Estados-Unidos de América, toda comunicacion inter-oceánica á través del Istmo de Panamá será tan libre para el Gobierno y los ciudadanos de los Estados-Unidos como para el Gobierno y los ciudadanos de Colombia, á excepcion, sin embargo, del caso de guerra entre las dos naciones.

Por el art. 2.º, se declaraba que el acuerdo de las dos naciones es necesario para erigir obras de defensa, transitorias ó permanentes, así como para designar las localidades apropiadas para servir de estaciones navales, de depósitos de carbon y de canteras. Estas cuestiones serán objeto de convenios ulteriores, pero queda expresamente conve-

nido que ninguna fuerza militar que no pertenezca á los ejércitos colombianos podrá estacionarse sobre el territorio del Istmo mientras que no se presente el peligro previsto por el art. 35 del tratado de 1846.

El art. 3.º aceptaba el concurso del Gobierno americano para la fijacion de las tarifas únicamente en el caso en que Colombia tuviera el derecho de intervenir en los reglamentos redactados ó que hubiese que redactar por la Compañía que estaba en posesion del privilegio (1).

El art. 4.º decia: «Considerando que los Estados-Unidos de Colombia y los Estados-Unidos de América son las únicas naciones que *hasta ahora* se han comprometido por un tratado á garantizar la neutralidad del tránsito por el Istmo de Panamá, y que los Estados-Unidos de América se han comprometido además por ese tratado, á garantizar la soberanía de los Estados-Unidos de Colombia, sobre el territorio del dicho Istmo de Panamá, el canal, en principio, no será considerado como libre, en paz ó en guerra, para la marina de guerra y los trasportes militares que no pertenezcan á los Estados-Unidos de Colombia ó á los Estados-Unidos de América.»

Sin embargo, las dos altas partes contratantes convenian en declarar que el dicho canal seria libre para el pacífico uso de la marina de guerra de todas las naciones que se sometiesen á los reglamentos que las partes contratantes pudiesen dictar de comun acuerdo.

Esta parte del protocolo dejaba á las otras potencias marítimas la posibilidad de concurrir tambien á garantizar por tratado la neutralidad de la vía inter-oceánica y la soberanía de Colombia sobre el territorio que atraviesa.

Excitaba en cierto modo á las potencias á acelerar la conclusion de estos tratados por medio de las prerogativas concedidas á los Estados-Unidos como la única nacion que *hasta el presente* habia ofrecido á Colombia la garantía precitada, fundamento único de las prerogativas concedidas. Este artículo tendia, pues, á asegurar á Colombia una garantía colectiva por parte de todas las potencias marítimas, como la única que pudiese satisfacer las necesidades del comercio universal y evitar los conflictos que una garantía aislada mantendria suspendidos como otra espada de Damocles, no solamente sobre la soberanía de Colombia, sino sobre todo el mundo comercial.

Que no pierda de vista nuestro Gobierno este punto tan importante relacionado con los intereses de España en un porvenir muy inmediato. Lo recomendamos al entusiasta patriotismo del Sr. Moret.

(1) Por esta condescendencia puramente teórica, toda vez que la concesion obtenida por Mr. L. N. B. Wyse descarta para el presente en toda la duracion del contrato la intervencion del Gobierno colombiano en la fijacion de tarifas, el General Santo Domingo Vila arrancaba implícitamente el reconocimiento de la Compañía al Gobierno americano. El éxito corona siempre los esfuerzos persistentes. Mr. Trescott, á pesar de su habilidad bien conocida, no podia luchar con hombres para los cuales el canal inter-oceánico era la constante preocupacion intelectual.

La partida del General Santo Domingo Vila, tuvo lugar, segun dice Wyse, algunas horas despues de la firma de este protocolo; pero á pesar de sus esfuerzos el Senado de Colombia no lo ratificó.

Tratado de 1846 entre los Estados-Unidos y Nueva Granada.

TRATADO DE PAZ, DE AMISTAD, DE NAVEGACION Y DE COMERCIO ENTRE LOS ESTADOS-UNIDOS DE LA AMÉRICA DEL NORTE Y LA REPÚBLIBA DE NUEVA GRANADA (HOY DE COLOMBIA) CONCLUIDO EN BOGOTÁ EL 12 DE DICIEMBRE DE 1846, RATIFICADO Y PROMULGADO EN WASHINGTON EL DIA 10 DE JUNIO DE 1848.

Partes contratantes.—Los Estados-Unidos de la América del Norte y la República de Nueva Granada (América del Sur), deseando hacer firmes y duraderas la amistad y la buena inteligencia que felizmente existen entre las dos naciones, han resuelto fijar de una manera clara y positiva las reglas que deben, en el porvenir, ser religiosamente observadas entre ellas por medio de un tratado ó convenio general de paz, de amistad, de comercio y de navegacion.

Negociadores.—Con este objeto tan deseable, el Presidente de los Estados-Unidos de América ha conferido plenos poderes á Benjamin A. Bidlack, ciudadano de los dichos Estados, y su encargado de Negocios en Bogotá, y el Presidente de la República de Nueva Granada ha conferido iguales poderes á Manuel María Mallarino, Secretario de Estado y de Relaciones Exteriores, quienes despues de haber canjeado sus dichos plenos poderes en debida forma, han convenido en los artículos siguientes:

ARTÍCULO PRIMERO.

Paz y amistad.—Habrá una paz perfecta, firme é inviolable y una sincera amistad entre los Estados-Unidos de América y la República de Nueva Grànada en toda la extension de sus posesiones y territorios y entre sus ciudadanos respectivamente, sin distincion de personas y de lugares.

ARTÍCULO 2.°

Los favores concedidos á otras naciones se volverán comunes..—Los Estados-Unidos de América y la República de Nueva Granada, deseando vivir en paz y armonía con todas las naciones del globo, por medio de una política franca é igualmente amistosa con todas, se comprometen mútuamente á no conceder ningun favor á las otras naciones, respectivamente al comercio y á la navegacion, que no se haga inmediatamente comun á la otra parte contratante, la cual gozará libremente de

él si la concesion se ha hecho libremente, ó se le concederá la misma compensacion si la concesion fuese condicional.

ARTÍCULO 3.°

Libertad de comunicaciones.—Las dos altas partes contratantes, estando igualmente deseosas de colocar el comercio y la navegacion de sus países respectivos sobre las bases liberales de una igualdad y de una reciprocidad perfectas, convienen mútuamente que los ciudadanos de cada una de ellas podrán frecuentar las costas y los países pertenecientes á la otra, y residir y comerciar con toda especie de productos, manufacturas y mercancías, y que gozarán de todos los derechos, privilegios y exenciones en la navegacion ó el comercio que los naturales gocen ó gozaren, sometiéndose ellos mismos á las leyes, decretos y usos establecidos y á las cuales los ciudadanos del país estén sometidos. Pero queda entendido que este artículo no concierne al cabotaje ó comercio dentro de las costas de cada una de las partes, cuyo uso está reservado para ellas segun sus propias leyes respectivas.

ARTÍCULO 4.°

Importaciones y exportaciones.—Convienen igualmente en que cualquier especie de productos, manufacturas ó mercancías de cualquier otra nacion extranjera que puedan ser importadas legalmente de tiempo en tiempo á los Estados-Unidos en sus propios buques, podrán serlo por los de la otra parte y que los derechos sobre el buque y su cargamento serán rebajados cuando la importacion se haga por los buques del uno ó del otro país; y de la misma manera que cualquier especie de producto, manufacturas ó mercancías de cualquier país extranjero que puedan ser legalmente importadas, de tiempo en tiempo, á la República de Nueva Granada por sus propios buques, podrá tambien serlo por los buques de los Estados-Unidos, y que ninguna otra gabela ó derecho más elevado podrá ser percibido sobre el buque y su cargamento si la importacion es hecha por los buques de la una ó de la otra parte.

Primas de exportacion.—Y convienen además que todo lo que pueda ser legalmente exportado ó reexportado del uno de los dos países por sus propios buques á otro país extranjero, podrá del mismo modo ser exportado ó reexportado por los buques del otro país, y que los mismos favores, derechos y primas de exportacion (Dranbacks) serán concedidos ó percibidos si esta exportacion ó reexportacion es hecha por los buques de los Estados-Unidos ó por los de la República de Nueva Granada.

ARTÍCULO 5.°

Derechos de Aduanas.—Ningun derecho diferente ó más elevado será impuesto sobre las importaciones á los Estados-Unidos de ningun artículo, producto ú objeto manufacturado de la República de Nueva Granada, y ningun derecho diferente ó más elevado será impuesto sobre las importaciones á Nueva Granada de los artículos, productos ú objetos manufacturados de los Estados-Unidos, que aquellos que son ó sean pagados sobre estos mismos artículos, procediendo de los productos ú objetos manufacturados de cualquier otro país extranjero; ni ningun derecho ó gravámen más elevado por la una ó la otra de las dos partes sobre las exportaciones de estos mismos artículos procedentes de cualquier otro país extranjero; ni ninguna prohibicion será impuesta sobre las importaciones ó exportaciones de ningun artículo, producto ú objeto manufacturado de los Estados-Unidos ó de Nueva Granada, yendo ó viniendo del territorio de los Estados-Unidos ó yendo ó viniendo del territorio de Nueva Granada, que no sea extensivo á todas las otras naciones.

ARTÍCULO 6.°

Aplicacion recíproca de los artículos 4.°, 5.° y 6.°—A fin de prevenir la posibilidad de ninguna mala inteligencia, se declara que las estipulaciones contenidas en los tres artículos precedentes son enteramente aplicables á los buques de los Estados-Unidos y á sus cargamentos llegando á los puertos de Nueva Granada, y recíprocamente á los buques de la dicha República de Nueva Granada y á sus cargamentos llegando á los puertos de los Estados-Unidos, sea que procedan de los puertos de los países á los cuales pertenecen respectivamente, sea de los puertos de cualquier país extranjero, y en los dos casos ningun derecho especial será impuesto ó percibido en los puertos del uno ó del otro país sobre los dichos buques ó sus cargamentos, áun cuando estos últimos estén compuestos de productos ú objetos manufacturados extranjeros.

ARTÍCULO 7.°

Derecho á la direccion de los negocios.—Queda igualmente convenido que será de eleccion de los comerciantes, capitanes de buques y demás ciudadanos de los dos países el conducir ó dirigir sus negocios por ellos mismos ó por agentes en todos los puertos y localidades sujetos á la jurisdiccion de la otra, lo mismo que respectivamente á la consignacion y venta de sus mercancías, al por mayor ó al menudeo, que respectivamente al cargamento, desembarque y despacho de sus buques, debiendo ser tratados, en todos los casos, como ciudadanos del país en que resi-

dan, ó al ménos ser colocados bajo un pié de perfecta igualdad con los súbditos ó ciudadanos de la nacion más favorecida.

ARTÍCULO 8.°

Embargo ó detencion.—Los ciudadanos de la una ó de la otra parte contratantes, no serán sometidos á ningun embargo, ni detencion, con sus buques, cargamentos, mercancías ó efectos para ninguna expedicion militar ni con ningun designio público ó privado, sea el que quiera, sin abonar á los interesados una indemnizacion equitativa y suficiente.

ARTÍCULO 9.°

Buques en apuro.—Cuando los ciudadanos de la una ó de la otra de las partes contratantes se vean obligados á buscar un refugio ó asilo en los rios, bahías, puertos ó dominios de la otra con sus buques, sean de guerra ó mercantes, públicos ó privados, por la violencia del tiempo, la persecucion de piratas ó enemigos, la falta de provisiones ó de agua, serán recibidos y tratados con humanidad concediéndoles todas las facilidades y proteccion para reparar sus buques, procurarse víveres, poniéndolos en estado de continuar su viaje sin obstáculo ni impedimento de ninguna clase ó el pago de ningun derecho ó gravámen más que los de pilotaje, excepto si estos buques continúan permaneciendo en el puerto más de cuarenta y ocho horas, á contar desde el momento que hayan dejado caer el ancla en el dicho puerto.

ARTÍCULO 10.

Captura por piratas.—Todos los buques, mercancías ó efectos pertenecientes á la una de las partes contratantes que pudiesen ser capturados por piratas, sea en los límites de su jurisdiccion, sea en alta mar, y que puedan ser conducidos ó encontrados en los rios, radas, bahías, puertos ó posesiones de la otra, serán devueltos á los propietarios si prueban en debida forma sus derechos ante los tribunales competentes; bien entendido que la reclamacion deberá ser hecha dentro del plazo de un año por las partes mismas, sus apoderados ó los agentes de su Gobierno respectivo.

ARTÍCULO 11.

Buques náufragos ó con averías.—Cuando un buque perteneciente á una de las dos partes contratantes naufrague, se vaya á pique ó sufra averías ó daños sobre las costas ó en las posesiones de la otra, le será dada asistencia y proteccion de la manera usada y habitual para los buques de la nacion en donde la avería tenga lugar, permitiendo descargar la dicha nave, si es necesario, sus mercancías ó efectos, sin exi-

gir por esto ningun derecho, impuesto ó contribucion cualquiera, al ménos que no estén destinados al consumo ó á la venta en el país del puerto en que han sido desembarcados.

ARTÍCULO 12.

Disposicion y herencia de las propiedades territoriales y personales.—Los ciudadanos de cada una de las partes contratantes tendrán el poder de disponer de sus bienes personales, mercancías ó propiedades rústicas y urbanas sitas en la jurisdiccion de la otra, por venta, donacion, testamento ó de otro modo; y sus herederos, ciudadanos del otro país, sucederán en sus bienes personales, muebles ó inmuebles, sea por testamento ó *ab intestato*, y podrán tomar posesion, sea por sí mismos, sea por otros en su nombre, disponer de ellos á su voluntad no pagando mas que los mismos derechos á los cuales estén sujetos, en semejante caso, los habitantes del país donde los dichos bienes radiquen.

ARTÍCULO 13.

Proteccion á los residentes.—Las dos partes contratantes prometen y se obligan formalmente á otorgar su proteccion especial á las personas y propiedades de los ciudadanos de cada una de ellas, sean cualesquiera sus ocupaciones en los territorios sujetos á la jurisdiccion de la otra, y transitando ó residiendo, dejando á las dichas personas el acceso á los tribunales para sus recursos en justicia en las mismas condiciones que son usadas ó habituales con los naturales ó ciudadanos del país, y con tal objeto podrán comparecer, sea en persona, sea empleando en la prosecucion ó defensa de sus derechos en todos sus procesos, los abogados, procuradores, notarios, agentes ó apoderados que juzguen á propósito, y estos ciudadanos ó agentes serán libres de estar presentes á las decisiones ó sentencias de los tribunales, en todos los casos que les concieruen, y áun de asistir á todas las confrontaciones ó interrogatorios que puedan ser exigidos en los dichos procesos.

ARTÍCULO 14.

Libertad de conciencia.—Los ciudadanos de los Estados-Unidos residentes en el territorio de la República de Nueva Granada, gozarán de la más perfecta y completa seguridad de conciencia, sin ser molestados en lo más mínimo por razon de sus creencias religiosas. Tampoco serán molestados en el ejercicio de su religion en habitaciones particulares, en capillas ó lugares de ejercicios espirituales, designados para ese objeto, con tal que al hacerlo observen el decoro debido á la adoracion divina y el respeto á las leyes, usos y costumbres del país.

Derechos de enterramiento.—Tambien se concede plena libertad de enterrar los ciudadanos de los Estados-Unidos que puedan fallecer en el

territorio de Nueva Granada en lugares convenientes y adecuados que deberán ser designados y establecidos por ellos mismos con este objeto, con conocimiento de las autoridades locales, ó cualquier otro lugar de sepultura que pudiese ser elegido por los amigos del difunto; los funerales y el sepulcro del muerto no serán molestados de ninguna manera ni bajo ningun pretesto.

De la misma manera los ciudadanos de Nueva Granada gozarán en el Gobierno y el territorio de los Estados-Unidos, de una perfecta é ilimitada libertad de conciencia y de ejercicio de su religion, pública ó privadamente, en sus propias casas ó en las capillas ó lugares de adoracion designados á este efecto, conforme á las leyes, usos y costumbres de los Estados-Unidos.

ARTÍCULO 15.

Comercio neutral.—Los ciudadanos de los Estados-Unidos de América y de Nueva Granada podrán navegar con entera libertad y seguridad, no haciéndose ninguna distincion en cuanto á los propietarios de las mercancías trasportadas, áun cuando procedan de localidades enemigas ó que se hayan vuelto tales de la una ó de la otra de las partes contratantes. Será igualmente libre para los dichos ciudadanos el navegar con los buques y mercancías ya mencionados y comerciar con la misma libertad y seguridad con las localidades, puertos y abras de aquellos que sean enemigos de la una ó de la otra parte sin ninguna oposicion ni obstáculo, y no solamente entre las localidades mencionadas y localidades neutrales, sino tambien entre las localidades pertenecientes al enemigo que estén bajo la jurisdiccion de una ó de muchas potencias.

El pabellon cubre la mercancía.—Se estipula que el pabellon cubre la mercancía y que todos los objetos que se encuentran á bordo de los buques pertenecientes á los ciudadanos de la una de las partes contratantes deben ser considerados como libres y exentos de presa áun cuando el cargamento pertenezca enteramente ó particularmente á los enemigos de la otra (siempre á excepcion del contrabando de guerra). Tambien queda convenido que la misma libertad será extensiva á las personas que estén á bordo del buque libre, con la cláusula de que aunque sean enemigos de las dos partes ó de una de ellas no podrán ser hechas prisioneras y conducidas fuera del buque libre, á menos que no sean oficiales ó soldados al servicio actual de los enemigos.

Límites del principio.—Con tal, sin embargo, así como queda convenido, que las estipulaciones contenidas en este artículo, declarando que el pabellon cubre la mercancía, se comprendan como aplicándose solamente á las potencias que reconozcan este principio. Pero si una de las dos partes contratantes estuviese en guerra con una tercera y que la otra permaneciese neutral, el pabellon neutral cubriria la propiedad de los enemigos pertenecientes á aquellos Gobiernos que reconociesen este principio, pero no á los que no lo hubiesen aceptado.

ARTÍCULO 16.

Propiedad neutral sobre buques enemigos.—Tambien queda convenido que en el caso en que el pabellon neutral de la una ó de la otra de las partes contratantes protegiese las propiedades enemigas de la otra, en virtud de la estipulacion precedente, debe siempre entenderse que la propiedad neutral encontrada á bordo de los dichos buques enemigos será tenida y considerada propiedad enemiga y como tal sujeta á detencion y confiscacion, excepto si esta propiedad ha sido puesta á bordo de estos buques antes de la declaracion de guerra, ó áun despues, si esto ha sido hecho sin conocimiento de aquella; pero las partes contratantes convienen que habiendo pasado dos meses despues de la declaracion de guerra, sus ciudadanos no podrán defender su ignorancia; pero por el contrario, en el caso en que el pabellon neutral no proteja la propiedad enemiga, las mercancías neutrales embarcadas sobre estos buques, serán sin embargo enteramente libres.

ARTÍCULO 17.

Artículos de contrabando.—Esta libertad de navegacion y de comercio será extensiva á toda clase de mercancías, excepto solamente aquellas que son consideradas como contrabando de guerra: serán comprendidas bajo dicho nombre de contrabando ó mercancías prohibidas:

1.° Los cañones, morteros, obuses, carronados, esmeriles, mosquetes, rifles, carabinas, pistolas, picas, espadas, sables, lanzas, arpones, alabardas, granadas, bombas, pólvora, cápsulas, balas y todo otro objeto que sirva para el uso de estas armas.

2.° Las rodelas, cascos, corazas, cotas de malla, tahalíes, equipos y trajes en la forma y para el uso militar.

3.° Los cinturones, cinchas y caballos con sus atalajes.

4.° Y generalmente toda especie de armas, de instrumentos de acero, de hierro, de bronce, de cobre, ó de cualesquiera otros materiales manufacturados, preparados y formados expresamente para hacer la guerra por mar ó por tierra.

5.° Las provisiones y víveres que sean importados á una poblacion bloqueada ó sitiada.

ARTÍCULO 18.

Artículos que no son contrabando.—Cualquier otra mercancía y las cosas no comprendidas en los artículos de contrabando explícitamente enumerados y clasificados más arriba, serán tenidos y considerados como libres y sirviendo á un comercio libre y lícito, de modo que puedan ser cargadas y trasportadas lo más libremente posible por los ciudadanos de las dos partes contratantes, áun á las localidades pertenecientes

al enemigo, excepto solamente si estas localidades están en el momento mismo sitiadas ó bloqueadas, y á fin de evitar toda duda en esta materia, se declara que estas localidades serán solamente consideradas como sitiadas ó bloqueadas si se encuentran efectivamente atacadas por una fuerza beligerante capaz de impedir la entrada de los neutrales.

ARTÍCULO 19.

Captura de los buques cargados de contrabando.—Los artículos de contrabando, más arriba enumerados y clasificados, que se encuentren en un buque fletado para un puerto enemigo, estarán sujetos á detencion y confiscacion dejando libre el resto del cargamento y el buque de modo que sus propietarios pueden disponer de él libremente. Ningun buque de la unade las dos naciones será detenido en alta mar por tener á bordo artículos de contrabando, cuando el dueño, el Capitan ó el Sobrecargo de los dichos buques entreguen estos artículos de contrabando á los captores, á ménos que la cantidad de estos artículos sea tal y de tan gran volúmen que no pueda ser recibida á bordo del buque aprensor sin grandes inconvenientes; pero en este caso y en cualquier otro de justa detencion, el buque detenido será enviado al puerto más próximo, más conveniente y más seguro para que se instruya el proceso, y se emita el juicio segun la ley.

ARTÍCULO 20.

Puertos bloqueados.—Como ocurre frecuentemente que los buques parten para un puerto ó localidad perteneciente á un enemigo, sin saber que el dicho puerto está sitiado ó bloqueado, ó embestido, queda convenido que todo buque, en estas circunstancias, será rechazado del dicho puerto, pero no será detenido, ni ninguna parte de su cargamento, excepto el contrabando, á ménos que despues de la advertencia del bloqueo ó del ataque por el Oficial que mande las fuerzas sitiadoras, intente de nuevo forzar la entrada; pero sí le será permitido ir á cualquier puerto ó localidad que le parezca conveniente. Del mismo modo, cualquier buque que haya entrado en el dicho puerto ántes que haya sido sitiado, bloqueado ó embestido por otros, no se le podrá impedir el que deje esa localidad con su cargamento; y si se encontrase en el interior del puerto despues de la rendicion, el dicho buque ó su cargamento no será susceptible de confiscacion, y será devuelto á sus propietarios.

ARTÍCULO 21.

Visita de los buques neutrales.—A fin de prevenir toda especie de desórden en la visita y el exámen, en alta mar, de los buques y de los cargamentos de las dos partes contratantes, han convenido mútuamente

que cada vez que un buque de guerra nacional (1), público ó privado, se encuentre con uno neutral de la otra parte, el primero permanecerá fuera del tiro de cañon, á ménos que el tiempo no amenace, y enviará botes con dos ó tres hombres solamente á fin de examinar los papeles de á bordo concernientes á la propiedad del cargamento y del buque, sin causar la menor exaccion, violencia ó mal tratamiento, por lo cual los Comandantes de los dichos buques armados, serán responsables en sus personas y sus propiedades; con este objeto, los Comandantes de los corsarios (2), ántes de recibir su comision, darán garantias suficientes para responder de todos los daños que puedan ocasionar. Queda convenido expresamente que la parte neutral no podrá, en ningun caso, ser requerida de ir á bordo del buque visitador, con el objeto de exhibir sus papeles ni por ninguna otra razon.

ARTÍCULO 22.

Pasaportes de mar en tiempo de guerra.—A fin de evitar toda especie de vejaciones y de abusos en el exámen de los papeles relativos á la propiedad de los buques pertenecientes á los ciudadanos de las dos partes contratantes, han convenido y convienen que, en el caso en que una de ellas esté en estado de guerra, los buques pertenecientes á los ciudadanos de la otra, deberán estar provistos de letras de mar ó pasaportes, expresando los nombres, propiedad y cargamento de los buques, así como el nombre y el lugar donde resida el dueño ó el Capitan de dicho buque, á fin de que resulte aparente que el buque pertenece verdaderamente á los ciudadanos de la una de las partes; han convenido igualmente que cuando tales buques tengan á bordo tales cargamentos deben tambien ir provistos, además de las dichas letras de mar ó pasaportes, de certificados, conteniendo los diferentes detalles del cargamento y el lugar de donde el buque ha salido, de modo que pueda ser conocido si hay á bordo algun contrabando ó mercancía prohibida, cuyos certificados serán expedidos por las autoridades del lugar de donde el buque haya salido, en la forma acostumbrada, y sin cuyas formalidades el dicho buque podrá ser detenido, juzgado por el tribunal competente, y declarado buena presa, á ménos que esta omision no se pruebe que es el resultado de un accidente y pueda ser suplida por testimonios enteramente equivalentes.

(1) Por un artículo adicional al tratado, se ha estipulado que se entiende por buques nacionales aquellos que estén provistos por su Gobierno respectivo de una patente ó comision en regla conforme á las leyes.

(2) Los Estados-Unidos y Colombia son, con España y Méjico, casi las únicas potencias que no se han adherido á las estipulaciones del tratado de París de 1856, concerniente á la abolicion del corso.

ARTÍCULO 23.

Buques convoyados.—Queda convenido además que las estipulaciones arriba expresadas, relativamente á las visitas y exámen de los buques, serán aplicables solamente á aquellos que naveguen sin ser convoyados; y cuando los dichos buques estén bajo la proteccion de otros de guerra que los convoyen, la palabra de honor del Oficial Comandante del convoy, de que los buques que están bajo su proteccion pertenecen de hecho á la nacion cuyo pobellon arbola y que no llevan contrabando á bordo, será suficiente áun cuando se dirijan hácia un puerto enemigo.

ARTÍCULO 24.

Consejos de presas y sentencias.—Se conviene igualmente que, en todos los casos, los consejos de presas establecidos en el país adonde las presas puedan ser conducidas, podrán sólo ellos tomar conocimiento de aquellas; y cuando estos tribunales de la una ó la otra parte pronuncien un fallo contra no importa qué buque, mercancía ó propiedad, reclamados por los ciudadanos de la otra parte, la sentencia ó fallo mencionará las razones ó motivos sobre los cuales esté fundado, y una copia auténtica de la sentencia ó fallo y de todos los actos relativos al mismo será entregada, desde luego, si es solicitada, al Capitan ó agente del dicho buque, sobre el pago de los derechos pertenecientes al fisco.

ARTÍCULO 25.

Por quién las hostilidades pueden ser empezadas y dirigidas.—Con el objeto de disminuir los males de la guerra, las dos altas partes contratantes convienen además que, en el caso en que la guerra estalle desgraciadamente entre ellas, las hostilidades podrán solamente ser empezadas ó dirigidas por personas debidamente comisionadas por su Gobierno y por los que estén bajo sus órdenes, excepto rechazando un ataque ó invasion ó defendiendo su propiedad.

ARTÍCULO 26.

Patente de corso.—Cuando una de las partes contratantes esté comprometida en una guerra con otro Estado, ningun ciudadano de la otra parte contratante podrá aceptar comision ó patente de corso con el objeto de asistir ó cooperar hostilmente con el dicho enemigo contra las partes en guerra, bajo pena de ser tratado como pirata.

ARTÍCULO 27.

Convenio en caso de guerra.—Si por una fatalidad que no es de esperar, y de que Dios nos preserve, las dos partes contratantes se viesen comprometidas en una guerra la una con la otra, han convenido y convienen, para este caso, que se concederá un plazo de seis meses á los comerciantes residentes en las costas y en los puertos de cada una de ellas, y un plazo de un año para los que residan en el interior, para que puedan arreglar sus negocios y trasportar sus efectos á donde lo tengan por conveniente, dándoles un salvo-conducto *ad hoc*, que les servirá de proteccion suficiente hasta que lleguen al puerto designado.

Los ciudadanos de cualquier otra categoría que pudiesen estar establecidos sobre el territorio ó los dominios de los Estados-Unidos ó de Nueva Granada, serán respetados y mantenidos en el pleno goce de su libertad personal y de sus propiedades, á ménos que su conducta particular no ocasione la pérdida de esta proteccion que, por consideraciones de humanidad, las partes contratantes se comprometen á concederles.

ARTÍCULO 28.

Deudas exentas de confiscacion.—Ni las deudas contraidas por los individuos de una nacion con los de la otra, ni las acciones, ni el numerario que puedan tener en los fondos del Estado, en los Bancos públicos ó privados, serán nunca, por ningun evento de guerra ó de contestaciones nacionales, secuestrados ó confiscados.

ARTÍCULO 29.

Enviados, Ministros, etc.—Las dos partes contratantes, deseosas de evitar toda desigualdad en sus comunicaciones públicas y sus relaciones oficiales, han convenido y convienen en conceder á los enviados, Ministros y otros agentes públicos los mismos favores, inmunidades ó privilegios que los Estados-Unidos de América ó la República de Nueva Granada puedan considerar conveniente conceder á los Ministros ó agentes públicos de cualquier otra potencia, y serán por el mismo acto extensivos á los de cada una de las partes contratantes.

ARTÍCULO 30.

Cónsules y Vice-cónsules.—Para hacer más efectiva la proteccion que los Estados-Unidos y Nueva Granada concederán en el porvenir á la navegacion y al comercio de los ciudadanos de cada una de ellas, convienen en recibir y admitir Cónsules y Vice-cónsules en todos los puertos abiertos al comercio extranjero, que gozarán de todos los derechos,

prerogativas é inmunidades de los Cónsules y Vice-cónsules de la nacion más favorecida; quedando, sin embargo, en libertad cada parte contratante, de exceptuar los puertos y localidades en los cuales la admision y residencia de estos Cónsules no parezca oportuna.

ARTÍCULO 31.

Exequatur.—A fin de que los Cónsules y Vice-cónsules de las dos partes contratantes puedan gozar de los derechos, prerogativas é inmunidades que les pertenecen por su carácter público, deberán, antes de entrar en el ejercicio de sus funciones, exhibir en debida forma su comision ó patente al Gobierno cerca del cual están acreditados; y habiendo obtenido el *exequatur*, serán tenidos y considerados come tales por todas las autoridades, los magistrados y habitantes del distrito consular de su residencia.

ARTÍCULO 32.

Exenciones de los oficiales consulares.—Tambien queda convenido que los Cónsules, sus Secretarios y las personas agregadas al servicio de los Cónsules, que no sean ciudadanos de los países en los cuales los Cónsules residen, estarán exentos de todo servicio público y tambien de toda especie de cuota, de imposicion ó de contribucion (excepto aquellas obligatorias en razon de su comercio ó de su propiedad) á los cuales estén sujetos los ciudadanos y habitantes naturales y extranjeros del país en el cual residen, pero quedando por lo demás sometidos á las leyes de sus Estados respectivos. Los archivos y papeles de los consulados serán inviolablemente respetados, y bajo ningun pretexto, sea el que quiera, ningun Magistrado se apoderará de ellos ó se mezclará con ellos.

ARTÍCULO 33.

Desertores de los buques.—Los dichos Cónsules tendrán el poder de requerir la asistencia de las autoridades del país, para el arresto, la detencion ó la custodia de los desertores de los buques públicos ó privados de su país; y, con este objeto, se dirigirán ellos mismos á los Tribunales, Jueces ú Oficiales competentes y reclamarán por escrito los dichos desertores, probando, por la exhibicion de los registros, roles ú otros documentos públicos del buque, que estos hombres formaban parte de su equipaje; y esta peticion, así probada (salvo, sin embargo, si lo contrario resultase por otros testimonios), la remision ó entrega no podrá ser rehusada. Estos desertores, una vez detenidos, serán colocados á disposicion de los dichos Cónsules y podrán ser puestos en las prisiones públicas, á peticion y á expensas de los que los reclamen, para ser enviados á los buques á que pertenecen ó á otros de la misma nacion. Pero

si no son enviados en el plazo de dos meses, á contar desde el dia de su arresto, serán puestos en libertad y no podrán volver á ser detenidos por la misma causa.

ARTÍCULO 34.

Convenios consulares.—Con el objeto de proteger más eficazmente su comercio y su navegacion, las dos partes contratantes prometen solemnemente concluir, así que las circunstancias lo permitan, un Convenio consular que establecerá especialmente los poderes é inmunidades de los Cónsules y Vice-cónsules de las partes respectivas (1).

ARTÍCULO 35.

Convenciones especiales.—Los Estados-Unidos de América y la República de Nueva Granada, deseando hacer tan durables como sea posible las relaciones que van á establecerse entre las dos partes en virtud del presente tratado, han declarado solemnemente convenir en los puntos siguientes:

Istmo de Panamá.—1.° Para la mejor inteligencia de los artículos precedentes, se ha estipulado y estipula, entre las partes contratantes, que los ciudadanos, buques y mercancías de los Estados-Unidos, gozarán en los puertos de Nueva Granada, comprendiendo los de la parte del territorio granadino generalmente denominado *Istmo de Panamá*, desde su extremidad más meridional hasta los límites de Costa-Rica, de todas las exenciones, privilegios é inmunidades concernientes al comercio y navegacion de que gocen ahora ó en adelante los ciudadanos granadinos, sus buques y sus mercancías; y que esta igualdad de favores será extensiva á los pasajeros, correspondencia y mercancías de los Estados-Unidos en su tránsito á través del dicho territorio, del uno al otro Océano. El Gobierno de Nueva Granada garantiza al Gobierno de los Estados-Unidos que el pasaje ó el tránsito á través del Istmo de Panamá, por cualquier medio de comunicacion qne ahora exista, ó que en adelante pueda construirse, estará abierto y libre al Gobierno y á los ciudadanos de los Estados-Unidos, así como el trasporte de todos los artículos, productos, objetos manufacturados ó mercancías de comercio lícito, pertenecientes á los ciudadanos de los Estados-Unidos; que ningun impuesto ó carga será exigido ó percibido sobre los ciudadanos de los Estados-Unidos ó sus dichas mercancías, por ninguna vía ni por ninguna autoridad, mas que aquellos que, en las mismas circunstancias, se exijan y perciban sobre los ciudadanos granadinos; que ningun producto líquido, objeto manufacturado ó mercancía, pertene-

(1) Este Convenio, firmado en Washington, el 4 de Mayo de 1850, entre el Ministro de Estado, John M. Clayton y el Encargado de Negocios de Nueva Granada, Rafael Rivas, ha sido promulgado, despues del canje de las ratificaciones exigidas, el 5 de Diciembre de 1851.

ciente á los ciudadanos de los Estados-Unidos, pasando así del uno al otro mar, en una ú otra direccion, con objeto de exportacion para un país extranjero, sea el que quiera, no será sometido á ningun derecho de importacion; ó que habiendo pagado los dichos impuestos, tendrán derecho á un *drawback* ó reembolso en el momento de su exportacion; que los ciudadanos de los Estados-Unidos no serán sometidos á ningun impuesto, peaje ó carga de ninguna especie, á la cual los naturales no estén sujetos para atravesar el dicho Istmo; en fin, que con el objeto de asegurarles el goce tranquilo y constante de estas ventajas, y como compensacion especial por las dichas ventajas, así como por los favores que han adquirido por los arts. 4.°, 5.° y 6.° de este tratado, los Estados-Unidos garantizan, positiva y eficazmente, á Nueva Granada, por la presente estipulacion, la perfecta neutralidad del Istmo arriba mencionado, á fin de que el libre tránsito del uno al otro Océano no pueda ser interrumpido ni embarazado en ninguna época futura mientras que este tratado permanezca en vigor; y en consecuencia, los Estados-Unidos garantizan tambien, de la misma manera, los derechos de soberanía y de propiedad que Nueva Granada posee sobre el dicho territorio.

Duracion del tratado.—2.° El presente tratado permanecerá en plena fuerza y vigor durante veinte años, á partir del dia en que las ratificaciones hayan sido canjeadas; y desde el mismo dia, el tratado que ha sido concluido entre los Estados-Unidos y Colombia, el 13 de Octubre de 1824, cesará de tener efecto, á pesar de lo que ha sido estipulado en el primer párrafo de su art. 31.

Cambios en el tratado.—3.° No obstante lo que precede, si ni la una ni la otra de las partes no notifica á la otra su intencion de reformar algunos ó todos los artículos de este tratado, doce meses antes de la espiracion de los veinte años estipulados más arriba, el dicho tratado continuará ligando á las dos partes más allá de los dichos veinte años y hasta doce meses trascurridos despues de la época en que una de las dos partes notifique su intencion de proceder á una reforma.

Infraccion del tratado.—4.° Si uno ó muchos ciudadanos de la una de las partes comete alguna infraccion á los artículos de este tratado, estos ciudadanos se harán personalmente responsables, y la armonía y buena inteligencia entre las naciones no será interrumpida; cada una de las partes se compromete á no proteger de ninguna manera al ofensor ni á sancionar tal violacion.

Represalias y declaracion de guerra.—5.° Si desgraciadamente cualquiera de los artículos contenidos en este tratado fuese violado de cualquier modo que sea, se estipula expresamente que ni la una ni la otra de las partes contratantes ordenará ó autorizará ningun acto de represalias, y no declarará la guerra á la otra bajo pretexto de injurias ó de daños, á ménos que la dicha parte, considerándose ella misma ofendida, no hubiese remitido á la otra un estado de sus injurias ó daños, comprobados de una manera fehaciente, pidiendo justicia y satisfaccion, y que le hubiesen sido denegadas con violacion del derecho internacional.

Ventajas especiales.—6.° Toda ventaja notable ó especial de que la una ó la otra potencia goce en virtud de la precedente estipulacíon, es y debe siempre ser entendida como derivada de las obligaciones que acaban de contraer y como compensacion de lo que ha sido especificado en el párrafo 1.° de este artículo.

ARTÍCULO 36.

Ratificaciones.—El presente tratado de paz, de amistad, de comercio y de navegacion, será aprobado y ratificado por el Presidente de los Estados-Unidos, despues del parecer conforme del Senado, y el Presidente de la República de Nueva Granada, con el consentimiento y aprobacion del Congreso; y las ratificaciones serán canjeadas en la ciudad de Washington, dentro del diez y ocho mes de la firma, ó más pronto si es posible.

Firmas.—En fé de lo cual, nós, los Plenipotencierios de los Estados-Unidos de América y de la República de Nueva Granada, hemos firmado y sellado los presentes, en la ciudad de Bogotá, el dia doce de Diciembre del año de Nuestro Señor de mil ochocientos cuarenta y seis.

B. A. BIDLACK.

M. M. MALLARINO.

Apéndice número 29.

Proyecto de convenio que intentó concluirse por el Ministro de Estado en Washington, Mr. Evarts, con el general Santo Domingo Vila, Ministro de Colombia en los Estados-Unidos, para explicar ciertos puntos del tratado de 1846.

Por el artículo primero los dos Gobiernos convendrian: «*Que todas las concesiones, privilegios otorgados ó que se otorgasen* por los Estados-Unidos de Colombia con el objeto de asegurar la construccion de un canal inter-oceánico á través del Istmo de Panamá, *estarán ó quedarán sujetos á los derechos adquiridos* por los Estados-Unidos de América en virtud de la garantía dada por ellos en el art. 35 del tratado de 12 de Diciembre de 1846, garantía que quizá será necesario hacer efectiva en cumplimiento de las obligaciones á las cuales este tratado somete á los Estados-Unidos de América; y *que ninguna concesion ó modificacion de tal concesion puede ni podrá hacerse sin su consentimiento.* Y conforme á esta disposicion, *toda concesion semejante, otorgada ó que se otorgue, recibirá la aprobacion de los dichos Estados-Unidos de América ántes de que la obra autorizada por tal concesion sea emprendida ó empezada.*»

Por el art. 2.° Mr. Evarts pedia los mismos privilegios para los dos Gobiernos, así como la renuncia por parte de Colombia, cuando el canal viniera á ser de su propiedad, á todo peaje que excediese de lo estrictamente necesario.

El artículo 3.° permitia á los Estados-Unidos establecer y ocupar todas las fortificaciones juzgadas útiles á la entrada del canal.

Apéndice número 30.

Office of General Superintendent.

Panamá Rail Road Company.

MONSIEUR LE GENERAL ELÍSEO SANCHIZ:

General: J'ai l'honneur de vous offrir les services du chemin de fer de Panamá pendant votre sejour sur l'Isthme.

Demain matin á 9 heures un train special será mis á votre disposition pour aller a Panama avec les messieures de votre conmission.

Veuillez agréer Monsieur le General l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

G. WARD.
Gral. Superintendent.

Apéndice número 31.

Colon, 11 de Abril de 1886.

TELEGRAMA.

MINISTRO DE ESPAÑA:
Bogotá.

Comision española á visitar obras canal, al pisar territorio de Colombia, saluda al Ministro de España, y le ruega presente el homenaje de sus respetos al Presidente de la República.

PRESIDENTE COMISION.

TELEGRAMA DE BOGOTA.

PRESIDENTE COMISION ESPAÑOLA:
Panamá.

Agradezco atento saludo: deseo Comision felicidad; póngome á sus órdenes. Estoy seguro digno Gobernador y funcionarios canal prestarán facilidades. Presidente República agradece saludo.

COLOGAN.

Apéndice número 32.

Excmo. Sr. Brigadier D. Elíseo Sanchiz, Presidente de la Comision Española nombrada para visitar el canal de Panamá.

Muy señor nuestro y de toda nuestra consideracion y respeto: Próximos á llegar á nuestros hogares, los que desde la Habana hemos venido formando parte de la Comision tan dignamente presidida por V. E., queremos ántes de separarnos de los que han sido nuestros compañeros de viaje, expresar lo que hácia ellos sentimos con toda la efusion del alma.

Al pisar el puente del *Magallanes* éramos unos desconocidos y no teníamos derecho á otra cosa más que á la consideracion que siempre se guardan entre sí las personas bien nacidas; pero apenas hubieron trascurrido algunas horas, las puramente indispensables para que se produjeran nuestras primeras impresiones, cuando empezamos á ser objeto por parte de V. E. y de los señores que venian acompañándole, de las demostraciones más afectuosas y de toda clase de deferencias.

V. E., Sr. Brigadier, con sus exquisitas bondades, con su trato siempre afable y cariñoso, procurando en todas ocasiones aparecer, más que como Jefe, como amigo verdadero, ha conquistado toda nuestra simpatía, tan vehemente como profunda y respetuosa.

Así es que á nadie mejor que á V. E. podemos dirigirnos, para rogarle se sirva ser intérprete de nuestros sentimientos de gratitud hácia todos aquellos que nos recibieron con afabilidad y nos despiden como antiguos amigos. En el fondo de nuestro corazon grabados quedan para siempre, con el nombre de V. E., los de los Sres. Cano, Vicente, Sanchez Toca, Brokmann, Dusmet, Mencheta, Campuzano, Vidal, Retortillo, Sanchez y Hugelmann. Todos y cada uno de ellos evocará para nosotros un recuerdo tan grato, que no es posible que se borre jamás.

El dignísimo Capitan del *Magallanes* Sr. Perez, y sus amables é inteligentes Oficiales, tambien son acreedores á todo nuestro reconocimiento por las atenciones que de ellos hemos recibido; sírvanse, pues, admitir esta sincera manifestacion.

Por último, es nuestro deseo que el Excmo. Sr. Marqués de Campo sepa que rendimos homenaje á su desprendimiento, á sus ideas de progreso y á su exquisita cortesía, al admitirnos á bordo de su espléndida nave, en la que sólo una cosa se echa de ménos: la presencia de su ilustre propietario.

Y llegada la hora de deciros á todos ¡Adios! llenos de emocion, os damos un estrecho abrazo y hacemos los votos más fervientes porque llegueis sanos y salvos al seno de vuestras queridas familias.

A V. E., Sr. Brigadier, que fué el primero que nos colmó de distinciones, sólo nos resta reiterarle con nuestro respeto y adhesion sin límites, las seguridades de la consideracion más distinguida, con que somos sus muy atentos y seguros servidores Q. B. L. M. de V. E.,

DR. VALERIANO F. FERRAZ. DR. SIMON VILA.

MANUEL ABENZA.

JUAN SCHWIP. JOAQUIN DE LA PEÑA.

SALVADOR PUJOL.

FRANCISCO PARADELA. A. R. LAFFITTE.

M. DUSSAG.

A bordo del *Magallanes,* Abril 22 de 1886.

Apéndice número 33.

VÍA GALVESTON.

Compañía telegráfica de Centro y Sud América.

Guatemala, 23 (4) 86.

BRIGADIER SANCHIZ PRESIDENTE COMISION ESPAÑOLA:
Panamá.

Saludo afectuosamente á la Comision que al estudiar la obra más grandiosa del siglo honra nuestra querida España. Mi satisfaccion seria completa si viniese á visitar esta hermosa capital que tan poco dista del punto en que se encuentra, y en la que una numerosa colonia española la recibiria con tanto entusiasmo como agrado.

Ministro de España,
MELCHOR ORDOÑEZ.

Apéndice número 34.

París, 28 Mayo 1886.

Compañía universal del Canal Inter-oceánico de Panamá. Número 136.268. Gracias.

SR. MARQUÉS:

La prueba de interés que Vd. ha dado á la Empresa de Panamá enviando á sus costas al Istmo americano una Comision científica que acaba de volver á España despues de haber visitado los talleres del Canal, me ha impresionado profundamente.

Deseaba, ántes de darle á Vd. las gracias personalmente, esperar que dicha Comision hubiera terminado su trabajo, porque no queria que se pudiera acusarme de haber buscado alguna manera de influir con mi testimonio de admiracion por su grande iniciativa. A Vd., cuya vida entera ha estado consagrada siempre á empresas útiles para su pátria y para la humanidad, le pertenece esta muestra pública de simpatía á una obra de interés universal y de civilizacion, que será un manantial de riqueza y de desarrollo para unos países, cuyo nombre no se puede pronunciar sin pensar en la gloria de España que los ha abierto al comercio del mundo.

Usted ha comprendido que los pueblos que sabrán los primeros aprovechar esta nueva vía de comunicacion entre el antiguo y nuevo continente obtendrán maravillosos frutos de esta anticipacion, y Vd. ha querido dar á conocer á su país que habia llegado la hora de prepararse sin dilacion á una revolucion en las relaciones económicas del globo, revolucion en la cual ha calculado Vd. tan perfectamente toda

que mi país se anticipase á conocer toda la realidad grandiosa del proyecto que Vd. ejecuta con rara perseverancia. El ardiente entusiasmo con que la bandera española flotando en el tope de mi vapor *Magallanes* ha sido acogida en Colon, inspira á mi ánimo la grata confianza de un porvenir espléndido, que deja entrever dias de gloria para los futuros destinos de mi país. Quiera Dios que se realicen en breve y que el noble esfuerzo de Vd. en la apertura del Istmo obtenga un éxito brillante que confirme y duplique la simpática admiracion que supo Vd. conquistarse con la alta empresa de Suez.

No se me ocultan las dificultades de diversa índole que necesariamente han de surgir de la misma importancia de su nueva obra. En la esfera limitada en que se ha movido largos años mi actividad he pasado asimismo por los amargos trances que la ejecucion de todo empeño difícil origina. Valencia, mi ciudad natal, una de nuestras capitales más cultas y florecientes, pudo apreciar en los comienzos de mi carrera mercantil el interés que me han inspirado de contínuo los adelantos modernos y la decision inquebrantable con que me consagré á su servicio. Su puerto del Grao, su línea fèrrea, su alumbrado público, sus mejoras urbanas, su Asilo de húerfanos, toda esa série de elementos de civilizacion que nutren la existencia moral y material de los pueblos, dan claros indicios de los milagros que pueden realizarse al abrigo de la iniciativa individual cuando se tienen por auxiliares poderosos la voluntad perseverante y la fé en el porvenir. Resultado de mis esfuerzos y de mis luchas, es la estimacion que debo á la gratitud de mis paisanos, que al honrar mi nombre erigiéndome en vida monumento imperecedero, colman todos los límites de la ambicion á que puede aspirarse en el declive de una existencia que he procurado no hacer estéril en la ociosidad y en el reposo.

Y cuando más tarde pensé en dar extension más vasta á mis empresas y acometí la organizacion de mi flota logrando poner sobre los mares 25 vapores para la navegacion de altura, fué mi primer cuidado establecer líneas directas al Pacífico que coadyuvaran al desarrollo de nuestros intereses comerciales en los puertos de esa América española, llamados á utilizarse en primer término de los beneficios que la obra que Vd. persigue ha de reportar al comercio del mundo. Despues de haber cifrado mis anhelos en la prosperidad y en el lustre de mi pátria, sólo me anima la satisfaccion de haber vencido con mi propio esfuerzo y sin auxilio oficial ni particular los obstáculos de mis pobres empresas. Espero que el superior talento de Vd. ha de allanar igual-

mente las que se opongan á la ultimacion de su portentoso proyecto.

Todos mis votos se encaminan á esa aspiracion que sienten, estoy seguro, con igual vehemencia los que ven en el Canal de Panamá la formidable palanca que ha de mover la gran revolucion del progreso del siglo.

Dígnese Vd. aceptar las seguridades de mi más alta consideracion y no vacile en pedir á mi humilde concurso cuanto valga y pueda.

Marqués de Campo.

PB-41982-SB
5-23
B/T

(2)

COLON.
Isla Manzanillo.
OCEANO ATLÁNTICO
BAHIA DE LIMON
Rio Chagres.
Cristobal

1ª División.
PLANO
QUE
TRAZADO
LAS DESVIACIONES
C. 7022
modificacion
de 25 Nov.
1885
Contrata y pesca de ost
Empresa de dragado
Ciudad de Lesseps.
R. Gatuncillo
Gatun.
Colinas de Tabla Florida
Calle Bruja
Dos Hermanas
R. Trinidad
Gatun
X. 4.760
X. 16.200

K. 26+300

ENERAL

ICA EL

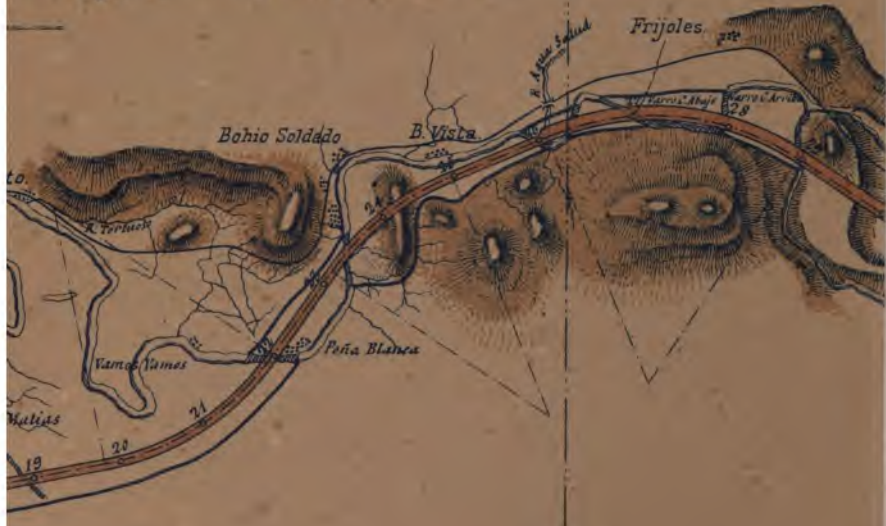
DEL CANAL,

PRR Y LAS DERIVACIONES.

de $\frac{1}{80,000}$

aniz americana) Dragado desde el K.0. á K. 44

vaciones y dependencias desde el K.0. á 23



K. 26.300

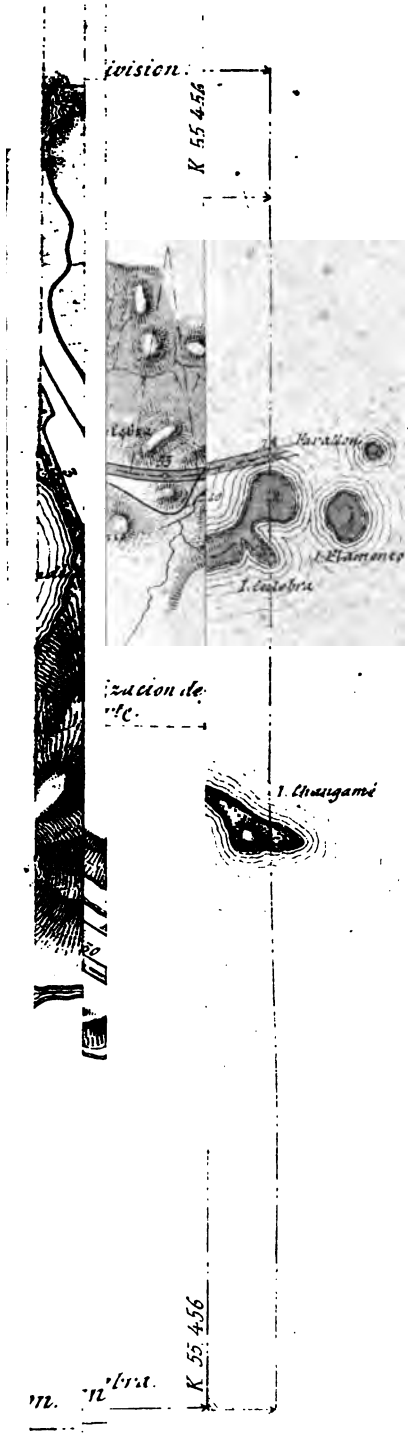
Bohio Soldado

Taves

PB-41982-SB
5-23
B/T

(2)

COLON
OCEANO ATLÁNTICO
BAHIA DE LIMON
Rio Chagres
Cristobal Col


K 55 4.56
I. Chuzigami
K 55 4.56

1569
C2S3

F 1569 .C2 S3 C.1
Una visita a las obras del Can
Stanford University Libraries
3 6105 033 467 536

Stanford University Libraries
Stanford, California

Return this book on or before date due.